

W. Lepoeder

VOOR DIENSTGEBRUIK
NAB. NIET VERKOGHT WORDEN

KONINKRIJK BELGIË

—
BEHEER

VAN HET

ZEEWEZEN



ZEEVAARTPOLITIE

INRICHTINGSREGLEMENT

KONINKLIJK BESLUIT VAN 10 SEPTEMBER 1929

2 frank

BEHEER DER ZEEWEZEN

Inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie.

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gezien de wet van 27 September 1842 op de zeevaartpolitie en de koninklijke besluiten van 8 Maart 1843 en daaropvolgende, genomen ter uitvoering van die wet;

Gezien, inzonderheid, de wetten van 5 Juni 1928 houdende, de eene, regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, en de andere, herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij;

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posten, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

HOOFDSTUK I. — *Beheer van en toezicht over de zeevaartpolitie.*

Artikel 1. Het Beheer van het Zeewezen is belast met de inrichting van en het hooger toezicht over de zeevaartpolitie.

Art. 2. De zeevaartpolitie is opgedragen aan waterschouten, in voorkomend geval bijgestaan door agenten van de zeevaartpolitie.

Het getal waterschouten en dat van hun agenten worden bepaald door Onzen Minister, die het zeewezen in zijn bevoegdheid heeft.

De waterschouten zijn in vier klassen ingedeeld.

De waterschouten van 3^e en 4^e klasse kunnen als adjunct onder de bevelen van de waterschouten der hoogere klassen gesteld worden.

Art. 3. Kantoren van den waterschout zijn opgericht te Antwerpen, Gent, Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge en Brussel.

De bevoegdheid van den waterschout te Zeebrugge strekt zich uit tot de havens te Brugge en te Blankenberghe.

HOOFDSTUK II. — *De waterschouten en hun bevoegdheid.*

Art. 4. De waterschouten zijn belast :

1^o Met het aanmonstern van zeelieden aan boord van Belgische schepen en het opmaken van de monsterrollen;

2° Met het nazien van de monsterrollen en het vaststellen van de wijzigingen in de samenstelling van de bemanning der Belgische schepen;

3° Met het afmonsteren van zeelieden van Belgische schepen en het toezicht over de uitbetaling van hun gages, hetzij van ambtswege, hetzij op vordering van de betrokken partijen of van een dezer;

4° Met het inschrijven, op het stamboek, van aan boord van Belgische schepen varende zeelieden en het afleveren van zeemansboekjes;

5° Met het beslechten, bij wijze van verzoening, van de beroeps-geschillen die oprijzen tusschen reeders en zeelieden, de kapiteins niet inbegrepen, betreffende de toepassing van de wet van 5 Juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst;

6° Met het aannemen van de akten, door kapiteins van Belgische schepen opgemaakt tot vaststelling van alle ongevallen aan hun schepen of aan boord er van overkomen, hetzij gedurende de reis, hetzij tijdens hun verblijf in de havens, zoomede met het opmaken van het verslag over die ongevallen;

7° Met het aannemen van de akten, opgemaakt door de kapiteins tot vaststelling van geboorten, sterfgevallen en verdwijningen aan boord of van het overlijden van leden van de bemanning, zoomede met het opmaken van de akten tot vaststelling van het verlies van de bemanning of een gedeelte daarvan;

8° Met het opsporen van alle vergripen tegen de tucht, voorzien bij de wet van 5 Juni 1928, welke het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij uitmaakt, en met het beteugelen er van overeenkomstig de voorschriften van die wet;

9° Met het opsporen en vaststellen van alle misdrijven, voorzien bij voormelde wet van 5 Juni 1928, alsmede van alle misdrijven aan boord van Belgische schepen bedreven;

10° Met het toezicht over vreemde schepen en zeelieden tijdens hun verblijf in de wateren en havens van het Rijk en met het voldoen aan de vorderingen van de kapiteins van die schepen betreffende het aan- en afmonsteren van hun bemanning of in geval van rustverstoring of van misdrijven aan boord van hun schip gepleegd;

11° Met het toezicht over de in- en ontscheping van passagiers;

12° Met het aan den ketting leggen van schepen;

13° Met het toezicht over en de algemeene politie van de zeewateren, onverminderd het optreden van de tot dezelfde doeleinden bevoegde overheden;

14° En, over het algemeen, met alle handelingen van openbaar belang betrekking hebbende op de zeevaartpolitie.

Art. 5. De waterschouten zijn officier van gerechtelijke politie.

Als zoodanig gehoorzamen zij aan de bevelen van den procureur des Konings, onder wiens toezicht zij staan; zij gedragen zich naar het Wetboek van strafrechtspleging en andere voorschriften betreffende de gerechtelijke politie.

Alvorens in dienst te treden, leggen zij den eed af vóór de rechtbank van eersten aanleg van het arrondissement waar zij hun ambt moeten bekleeden; hun bevoegdheid is echter niet beperkt tot het gebied van dat arrondissement.

HOOFDSTUK III. — *Aanmonstering aan boord van Belgische schepen en opmaken van de monsterrol.*

Art. 6. De waterschout doet de aanmonstering van de in de havens van zijn rechtsgebied aangenomen bemanningen van Belgische schepen overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 van de wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Art. 13. De aanmonstering is de formaliteit bestaande in de inschrijving van den zeeman, door den waterschout of den consul, op de monsterrol van het schip.

Zij geschiedt in de kantoren van den waterschout of van het consulaat of wel, bij uitzondering, aan boord, op vertoon, door den kapitein van de lijst der voor den dienst van zijn schip aangenomen zeelieden, alsmede van de in dubbel opgemaakte arbeidsovereenkomst.

De lijst vermeldt den naam, de voornamen, de plaats en den datum van geboorte, het stamboeknummer, de hoedanigheid en de woonplaats van elken zeeman.

Behalve bij een eerste inscheping en in het bij artikel 7 bedoelde geval moet elke zeeman voorzien zijn van zijn boekje of van zijn eenzelvigheidsbewijs, alsmede wanneer verplichtend gesteld, van het geneeskundig getuigschrift of de door den waterschout verleende vrijstelling van geneeskundig onderzoek, voorzien bij artikel 21.

(Art. 13 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Art. 7. De waterschout doet de afroeping van de zeelieden en stelt hun eenzelvigheid vast.

Art. 8. De waterschout weigert zeelieden aan te monstereen, die niet voldoen aan de voorwaarden, bij de wetsbepalingen gesteld om tot die formaliteit te worden toegelaten, of die de voorgeschreven vereischten om aan boord de betrekking waar te nemen, waarvoor zij aangenomen zijn, niet vervullen.

Hij waakt inzonderheid voor de toepassing van de bepalingen van artikelen 18, 19, 20 en 21 van de in artikel 6 bedoelde wet van 5 Juni 1928 en van artikel 134 van Ons besluit van 8 November 1920, uitgevaardigd ter uitvoering van de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen.

Onverminderd de voorschriften van artikel 141 van voormeld besluit waakt hij bovendien voor het naleven van de bepalingen van artikelen 130 tot 133 en 135 tot 140 van hetzelfde besluit.

Art. 18. Artikels 1109, 1110, 2^e lid, 1111, 1112, 1113, 1115, 1116 en 1123 van het Burgerlijk Wetboek zijn toepasselijk op de overeenkomsten wegens scheepsdienst, onverminderd de toepassing van achterstaande artikelen 19 tot 32.

Art. 19. Niemand wordt tot de aanmonstering toegelaten of kan eene verbintenis wegens scheepsdienst aangaan, zoo hij :

Voor den dienst aan dek, niet ten volle veertien jaar, en

Voor den dienst der machine, niet ten volle achttien jaar oud is.

Geen vrouw kan eene verbintenis wegens scheepsdienst aangaan, indien zij niet ten volle één en twintig jaar oud is.

Niemand wordt tot de aanmonstering toegelaten, zoo hij niet bewijst eene der landstalen of het Engelsch voldoende te verstaan.

De kapitein onderzoekt of zijn verantwoordelijkheid of de zeelieden welke hij aanneemt, aan deze voorwaarde voldoen.

Art. 20. Niemand kan geldig eene verbintenis wegens scheepsdienst aangaan, zoo hij niet vrij is van elke andere verbintenis wegens scheepsdienst of van zijne militaire verplichtingen, of zoo hij beticht is van eenig wanbedrijf of eenige misdaad.

De waterschout of de consul vergewist zich hieromtrent vóór de aanmonstering.

Art. 21. Om op de monsterrol te kunnen ingeschreven worden, moet de zeeman vooraf onderzocht zijn door den geneesheer van den reeder, op dezès kosten, of zoo die geneesheer ontbreekt, door eenen geneesheer welken de zeevaartoverheid aanwijst, en moet bij dit geneeskundig onderzoek zijn vastgesteld, dat de inscheping van den zeeman geen gevaar oplevert voor zijn eigen gezondheid of voor die van de bemanning.

Een geneeskundig getuigschrift wordt aan den zeeman afgeleverd door den geneesheer, die het onderzoek heeft gedaan.

In dringende gevallen kan de waterschout of de consul van het geneeskundig onderzoek ontslaan.

(Art. 18, 19, 20, 21 der wet van 5 Juni 1928, houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Art. 130. Elk Belgisch schip dat ter lange omvaart reist, is gehouden, eenen kapitein, eenen stuur- en een of meer regelmatig gediplomeerde wachtoversten aan boord te hebben, en elk Belgisch schip dat ter kustvaart reist is gehouden eenen kapitein en daarenboven ten minste éénen regelmatig gediplomeerden officier aan boord te hebben.

Bovenbedoelde kapiteins, stuurleden en wachtoversten moeten van Belgische nationaliteit zijn.

Art. 131. Van 1 Mei 1922 af is elk Belgisch mechanisch voortbewogen schip gehouden aan boord te hebben :

a) Zoo de machines meer dan 500 werkelijke paardekraft ontwikkelen : ten minste twee gediplomeerde mecaniciens waarvan één voorzien van het diploma van mecanicien 1^e klasse.

b) Zoo de machines geen 500 werkelijke paardekraft ontwikkelen : ten minste éénen gediplomeerden mecanicien of éénen gediplomeerden machinist. Bovenbedoelde mecaniciens en machinisten moeten van Belgische nationaliteit zijn.

Art. 132. Ter toepassing, van 1 Mei 1922 af, van de wet van 27 Mei 1890 is elk Belgisch visschersvaartuig gehouden een gediplomeerden schipper ter visscherij, 1^e of 2^e klasse, aan boord te hebben.

Bovenvermelde schippers ter visscherij moeten van Belgische nationaliteit zijn.

Art. 133. Voor de schepen, die slechts uitzonderlijk zeezeilen doen, alsmede voor de plezierboten, welke bij uitzondering in zee steken, moet de zeevaartspectiedienst zich verzekeren van de bevoegdheid der personen die voor de wacht in zee verantwoordelijk staan. Hetzelfde geldt ten aanzien van den zeeman, die belast is met het bedienen van den motor op schepen voorzien van eenen motor met een vermogen van minder dan 100 paardekraft.

Art. 134. De diploma's van de officieren, mecaniciens en schippers ter visscherij bij bovenstaande artikelen 130, 131 en 132 bedoeld, zijn de diploma's afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 26 Februari 1914 op het toekennen van

de diploma's voor de koopvaardij, en degene die vóór den 15^a Juli 1914 afgeleverd werden overeenkomstig de koninklijke besluiten van :

- 15 Februari 1868 en volgende tot vaststelling van de voorwaarden tot het bekomen van de officiersgraden in de koopvaardij;
- 9 October 1883 instellende het diploma van schipper ter visscherij;
- 12 November 1888 en 19 October 1908 tot regeling van de bijzondere leergangen van scheepsstoommachines en tot instelling van een diploma van stoomboot-mecaniciën.

Art. 135. In bijzondere omstandigheden kan de minister bij uitzonderlijken maatregel, voor een bepaalden termijn, zeelieden in hoedanigheid van dek- en van scheepsmachine-officier laten inschepen, die in een vreemd land een diploma, brevet of getuigschrift hebben verworven, zulks indien dit naar het oordeel van het beheer van het zeewezen gelijk staat met het Belgisch diploma.

In den vreemde mag bedoelde toelating door den Belgischen consul gegeven worden; in dit geval geldt zij maar voor ééne reis.

De koninklijke besluiten van 18 Juni 1889, 19 December 1891, 26 Juni 1892 en 23 November 1894 zijn ingetrokken.

Art. 136. Het beheer van het zeewezen zal, bij wijze van uitzonderlijken overgangsmaatregel, eene als diploma geldende definitieve vergunning voor hun huidig beroep mogen afleveren aan de niet gediplomeerde mecaniciën, machinisten en schippers ter visscherij van Belgische nationaliteit, die op 1 Mei 1922 bedoeld beroep gedurende ten minste twee jaar aan boord van een Belgisch schip zullen uitgeoefend hebben, met dien verstaande dat zij de voorwaarden van beroepsbevoegdheid vervullen en de lichaamsgeschiktheid hebben, vereischt van de candidaten tot regelmatige diploma's.

Voorloopige vergunningen zullen in dezelfde voorwaarden mogen afgeleverd worden aan de dek- en de scheepsmachine-officiëren van vreemde nationaliteit die op 1 Januari 1921 regelmatig onder **Belgische vlag aangemonsterd zijn** en die vóór 1 Mei 1922 hun beroep gedurende ten minste twee jaar onder Belgische vlag zullen uitgeoefend hebben.

Belanghebbenden zullen eene geboorteakte, een getuigschrift van goed gedrag en zooveel mogelijk eenen staat van de gedurende den oorlog bewezen diensten overleggen moeten.

Art. 137. De bemanning van een schip moet ten minste talrijk genoeg zijn om het scheepswerk op zee en op de reeden, overeenkomstig volgende voorschriften, te kunnen regelen.

a) Dekpersoneel. Op schepen boven 1,500 ton bruto-inhoud, moeten zich steeds, buiten den kapitein of een hoofd van de wacht, een roerganger, een uitkijk en een reserveman aan dek kunnen bevinden. Van het aldus vereischte *minimum* van zes man moeten er ten minste vier volle matroos zijn.

Op schepen van 2,500 ton bruto-inhoud en daarboven moet één man meer, en op schepen van 3,000 ton bruto-inhoud en daarboven een tweede man meer aangemonsterd worden.

Op schepen van 1,500 ton bruto-inhoud en minder moet het ondergeschikt personeel ten minste bestaan uit :

→ Twee matrozen op schepen van minder dan 250 ton bruto-inhoud;

Drie matrozen op schepen van minder dan 500 ton bruto-inhoud;

Vier matrozen op schepen van 500 tot 1,500 ton bruto-inhoud.

Op zeilschepen moet de voltallige bemanning voldoende zijn voor het bedienden van de zeilen in de gewone normale omstandigheden van de scheepvaart.

b) Machinepersoneel. Dit personeel moet voldoende zijn om te allen tijde in dienst te hebben : een hoofd van de wacht en, bovendien, op schepen van meer dan 3,000 ton bruto-inhoud, een man

bekend met de bediening der mechanische inrichting, op stoomschepen, daarenboven, een stoker per drie met kolen gestookte vuren.

In buitengewone omstandigheden kan de Zeevaartinspectie versterking van dat personeel voorschrijven of vermindering er van toestaan.

Art. 138. De bemanning van elke passagiersboot moet genoeg gediplomeerde sloeproefers tellen, opdat er voor elke boot of ieder pontonvlot ten minste zooveel roeiers wezen als in de onderstaande tabel voorzien staat :

Draagt de boot of het vlot :	Dan moet het minste getal gediplomeerde roeiers zijn :
Minder dan 61 personen	3
Van 61 tot 85 »	4
Van 86 tot 110 »	5
Van 111 tot 160 »	6
Van 161 tot 210 »	7

En zoo voort, telkens 1 gediplomeerd roeier meer per 50 personen meer.

Het diploma van roeier wordt door den zeevaartinspectiedienst afgeleverd in de voorwaarden opgegeven in bijlage XI tot dit besluit.

Art. 139. De radiotelegrafisten en radiotelegraafuisterraars moeten van Belgische nationaliteit zijn en hoeven van de getuigschriften voorzien voorgeschreven bij de Internationale Radiotelegraafovereenkomst van 1912.

De bepalingen betreffende het afleveren van de getuigschriften bij vorenstaande paragraaf bedoeld, zullen bij ministerieel besluit geregeld worden.

In uitzonderlijke omstandigheden mogen voorwaardelijke getuigschriften afgeleverd worden aan de uitheemsche telegrafisten en telegraafuisterraars, die zich in de door artikel 136 bepaalde voorwaarden bevinden.

Art. 140. Elk Belgisch schip waarvan de opvarenden, bemanning en reizigers samen, ten minste ten getale van 100 zijn en dat zich meer dan 300 zeemijlen van eene Belgische haven verwijderd, moet eenen dokter in de geneeskunde aan boord hebben.

Er is hem een tweede geneesheer toegevoegd zoo er ten minste 1,200 personen, bemanning en reizigers samen, aan boord zijn, en zoo de reis transoceanisch is of meer dan acht dagen moet duren.

Op de schepen met eenen geneesheer wordt deze steeds door eenen persoon, uitsluitend tot den geneeskundigen dienst aangewezen, bijgestaan zoo er meer dan 300 personen ingescheept zijn en de reis overvaarten van meer dan drie dagen noodig maakt.

Zijn er meer dan 1,200 personen aan boord, dan wordt er tot dienzelfden dienst een tweede persoon aangewezen.

(Art. 130 tot 140 van het koninklijk besluit van 8 November 1920 vormende verordening voor de toepassing van de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen aangevuld en gewijzigd door de volgende besluiten van 28 October 1924 en 25 Januari 1928.)

Art. 9. Alvorens met de aanmonstering te beginnen, vergewist de waterschout zich of de partijen akkoord gaan over haar wederzijdsche verbintenissen en of de overeenkomst tot vaststelling van dit akkoord geenerlei beding bevat dat strijdig is met de wetsbepalingen waarvan niet mag afgeweken worden. Hij overtuigt er zich van dat het bepaalde bij artikelen 22 tot 27 van voormelde wet van 5 Juni 1928 in acht genomen wordt.

Art. 22. De voorwaarden van de verbintenis moeten bij geschrifte worden vastgesteld; zij kunnen voortvloeien uit de bepalingen van de monstertol of wel bij de rol worden gevoegd na door den waterschout of den consul gevisceerd te zijn.

In geval van ongenoegzaamheid of zoo het geschrift, ten gevolge van overmacht ontbreekt, worden de partijen geacht naar de bepalingen van deze wet verwezen te hebben. Het aanbod tot het leveren van het bewijs, dat zij er hebben willen van afwijken, is niet ontvankelijk.

Art. 23. Zijn nietig van rechtswege de bepalingen van de bijzondere overeenkomsten, die strijdig zijn met de artikelen 27, 42, 43 en 45, alsmede met de bepalingen van de hoofdstukken IV, V, VI, VII, IX en X van dezen titel.

De artikelen 32, 1^e, 2^e en 4^e lid, 33, 34 en 65, 1^e en 3^e lid, van deze wet zijn niet toepasselijk op de ter visscherij aangenomen zeelieden.

Art. 24. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst kan alleen door den zeeman zelf gesloten worden. Zij is niet geldig, wanneer zij door eenen tusschenpersoon met den reeder of dezes vertegenwoordiger wordt aangegaan.

De voorwaarden van de overeenkomst mogen evenwel besproken worden door bemiddeling van de bij vorenstaand artikel 11 bedoelde plaatsingskantoren.

In elk geval blijft de zeevaartoverheid vreemd aan deze verrichtingen, doch zij viseert de overeenkomst na zich vergewist te hebben, dat de zeeman de voorwaarden er van kent.

De zeevaartoverheid moet haar visa weigeren, wanneer in de overeenkomst voorwaarden zijn bedongen, welke strijdig zijn met de bij het vorig artikel vermelde bepalingen van deze wet.

Behoudens het geval bedoeld bij het vorig lid en bij het eerste lid van artikel 20, doet zij vervolgens de aanmonstering overeenkomstig artikel 13 hiervoren.

Art. 25. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst moet in klare bewoordingen opgesteld zijn in eene der talen, bedoeld in het eindlid van vorenstaand artikel 19.

Een afschrift er van, gewaarmerkt met het zegel van den waterschout of het consulaat, wordt aan boord geplaatst binnen het bereik van de bemanning of wordt, zoo dit niet mogelijk is, door den kapitein ter beschikking van de bemanning gehouden.

Art. 26. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst moet vermelden : den naam van het schip, de getalsterkte van zijne bemanning, den dienst waarvoor de zeeman zich verhuurt, de betrekking welke hij moet waarnemen, het bedrag van het loon en van de bijverdiensten of de grondslagen voor het bepalen van de winsten, de plaats, den datum en het uur van de inscheeping.

Zij bepaalt den maatstaf voor het bezoldigen van het overwerk.

De arbeidsovereenkomst moet daarenboven den duur opgeven van de verbintenis of de reis of reizen waarvoor zij is aangegaan.

Is de overeenkomst gesloten voor een bepaalden tijd, dan moet zij den datum vermelden, waarop de verbintenis ten einde loopt. Is zij gesloten voor een onbepaalden tijd dan moet zij den termijn van opzegging bepalen die door de partij, welke ze verbreekt, moet in acht genomen worden.

Deze termijn moet dezelfde zijn voor beide partijen.

Is de verbintenis aangegaan voor eene reis, dan moet de overeenkomst de haven aanwijzen, waar de reis zal eindigen, en opgeven op welk oogenblik van de handels- en scheepsverrichtingen in de haven, de reis als geëindigd zal worden beschouwd.

Kan de duur van de reis niet bepaald worden, dan moet bij de overeenkomst een uiterste termijn worden vastgesteld, waarna de zeeman mag vragen in de eerste aanleghaven ontscheept te worden, zelfs indien de reis, waarvoor hij zich verbonden heeft, niet is geëindigd.

Art. 27. De zeeman kan zijne diensten slechts voor een gegeven tijd of voor een of meer bepaalde reizen verhuren.

(Art. 22 tot 27 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Art. 10. Hebben de partijen haar wederzijdsche verbintenissen vastgesteld in bijzondere bepalingen, dan worden deze door den waterschout gevisieerd en wordt een afschrift er van bij de monsterrol gevoegd, zooals voorgeschreven is in het laatste lid van artikel 13 van voormelde wet van 5 Juni 1928. De monsterrol, met of zonder bijzondere bepalingen, en het krachtens hetzelfde lid van dat artikel aan den kapitein te overhandigen exemplaar op zegel van bedoeld bescheid worden onderteeekend door de aangemonsterde zeelieden, den kapitein en den waterschout of den consul die ze opgemaakt heeft.

Deze formaliteit sluit de monsterrol af en geeft aan de dienstovereenkomst kracht van wet.

Art. 13.
Een exemplaar van de arbeidsovereenkomst, door den waterschout gevisieerd, wordt gevoegd bij het exemplaar van de monsterrol, dat aan den kapitein wordt overhandigd.

Art. 28. De arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst krijgt kracht van wet door het afsluiten van de monsterrol door den waterschout of den consul.

Behoudens de bij deze wet voorziene gevallen van verbreking houden de wederzijdsche verplichtingen van de partijen op door het vervallen van den termijn of het einde van de reis.

(Art. 13, laatste lid en art. 28 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Art. 11. De monsterrol blijft berusten op het kantoor van den waterschout.

Vorm en voorwaarden van de rol worden bepaald bij ministerieel besluit.

Art. 12. De monsterrol wordt, volgens den aard van de verbintenis der zeelieden, opgemaakt, hetzij voor één of meer bepaalde reizen, hetzij voor een bepaalden tijd die in geen geval het einde van het jaar na dat waarin de monsterrol werd opgemaakt mag overschrijden.

Binnen dien tijd blijft zij geldig om 't even hoeveel veranderingen zich in de samenstelling van de bemanning voordoen.

Beletten evenwel omstandigheden van overmacht de monsterrol binnen den voorgeschreven termijn te vernieuwen, dan blijft zij geldig totdat zij door een bevoegde overheid kan vernieuwd worden.

HOOFDSTUK IV. — Toezicht op de monsterrollen en veranderingen in de samenstelling van de bemanning der Belgische schepen.

Art. 13. De waterschout houdt toezicht op de aanwezigheid en vergewist zich van de eenzelveheid van elken persoon, die zich, in welke hoedanigheid ook aan boord van een Belgisch schip bevindt.

Te dien einde is ieder kapitein gehouden gevolg te geven aan elke aanvraag om inlichtingen van den waterschout omtrent de eenzelveheid van de personen die zich op zijn schip bevinden.

Art. 14. Binnen vier en twintig uren na de aankomst, zoomede binnen vier en twintig uren vóór de afvaart van het schip, is ieder kapitein van een Belgisch schip gehouden zich op het kantoor van den waterschout aan te bieden om er zijn monsterrol te doen viseeren.

Op het oogenblik, waarop de rol voor visa wordt voorgelegd, moet zij al de veranderingen vermelden, die zich hebben voorgedaan sedert zij werd opgemaakt, met uitzondering van die welke niet konden geregeld worden, zooals voorzien is in het voorlaatste lid van artikel 17.

De formaliteit van het visa wordt echter maar eenmaal in den loop van elke maand vereischt, indien er geen veranderingen hebben plaats gehad.

Art. 15. De bepalingen van het vorig artikel zijn op visschersvaartuigen enkel toepasselijk bij veranderingen in de samenstelling van hun bemanning.

Art. 16. Bij veranderingen in de samenstelling van de bemanning van een Belgisch schip in een haven van het Rijk, worden de nieuwe aanmonsteringen vastgesteld door den waterschout, die zich gedraagt naar de in artikelen 8, 9 en 10 van dit besluit bedoelde bepalingen.

De veranderingen worden ingeschreven op de minuut en op het afschrift van de monsterrol en deze inschrijvingen onderteekend door den waterschout, den kapitein en de aangemonsterde zeelieden.

Berust de minuut niet op het waterschoutskantoor waar de verandering geschiedt, dan dient een akte van verandering opgesteld, waarvan een afschrift gezonden wordt aan het waterschoutskantoor, waar de rol werd opgemaakt, en wordt die akte ingeschreven in het algemeen stamboek te Antwerpen, voor aanmonsteringen ter koopvaardij, en in het algemeen stamboek te Oostende, voor aanmonsteringen ter visscherij.

Minuut en afschrift van de akte van verandering worden onderteekend door den waterschout die ze opmaakt, door den kapitein en door de aangemonsterde zeelieden.

Art. 17. De waterschout waakt er voor dat de voorschriften van artikel 14 der wet van 5 Juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst worden nageleefd, wanneer de kapitein, bij uitzondering, zelf aanmonstert in het in bedoeld artikel voorzien geval.

Art. 14. Indien er aangemonsterde zeelieden na het afsluiten van de rol ontbreken, mag de kapitein, bij uitzondering, in dringende gevallen, zonder de tusschenkomst van den waterschout of den consul, voor ten hoogste een vierde van de bemanning in hunne vervanging voorzien, zulks met inachtneming van de voorschriften der van kracht zijnde reglementen.

(Art. 14 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

In dergelijk geval vergewist de kapitein zich van de eenzelvigheid der aldus in dienst genomen zeelieden en ziet hij na of zij niet, krachtens artikel 8, van de aanmonstering zijn uitgesloten.

De aanneming geschiedt in tegenwoordigheid van twee getuigen, waarvan de eene gekozen is uit de voornaamsten van de bemanning,

en de andere, zooveel doenlijk, uit de zeelieden met denzelfden rang als de in dienst genomen personen. Aan dezen moet kennis gegeven worden van de voorwaarden hunner verbintenissen.

De aanneming wordt vastgesteld in het scheepsjournaal, onder inschrijving, voor elken persoon, van de aanwijzingen, vereischt voor elke door den waterschout of den consul verrichte aanmonstering. Het scheepsjournaal doet bovendien blijken van de onvoorziene en toevallige omstandigheden, welke het noodig maakten te handelen zooals bij dit artikel is voorzien.

De vaststelling van de in de hiervoren opgegeven voorwaarden verrichte aanneming geldt als aanmonstering tot de aankomst van het schip in de eerste haven waar het mogelijk is de monsterrol door de bevoegde overheid te doen in regel stellen.

De aldus tot stand gekomen aannemingen moeten zoo spoedig mogelijk door de zorg van den kapitein ter kennis gebracht worden van den waterschout der haven, waar de monsterrol werd opgemaakt.

HOOFDSTUK V. — *Afmonstering van de bemanning van Belgische schepen.*

Art. 18. De waterschout komt tusschenbeide in het geheel of gedeeltelijk afmonsteren van de bemanning van Belgische schepen, hetzij op verzoek van een der partijen, hetzij van ambtswege, wanneer hij zulks noodig oordeelt tot vrijwaring van de betrokken belangen.

Art. 67. Worden de gages in een Belgische haven vereffend, dan geschiedt de betaling uiterlijk binnen acht en veertig uur, in handen van den zeeman of, in het geval bedoeld bij artikelen 57 en 58, in handen van zijne rechtverkrijgenden. Zij heeft plaats onder het toezicht van den waterschout, zoo eene der partijen dezès tusschenkomst vordert.

Wanneer de vereffening in het geval bedoeld bij het laatste lid van het vorig artikel, in het buitenland geschiedt, heeft de betaling bij de ontschepping plaats, onder het toezicht van den consul zoo eene der partijen dezès tusschenkomst vordert. Wordt de zeeman naar de haven van inschepping teruggezonden, dan mag de betaling evenwel slechts bij zijnen terugkeer in België in zijne handen of in handen van zijne rechtverkrijgenden geschieden, in welk geval, op het oogenblik der ontschepping, een voorschot op afrekening kan worden toegestaan.

De uitbetaling der gage wordt op de monsterrol en op het boekje van den zeeman vermeld.

(Art. 67 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeids-overeenkomst wegens scheepsdienst.)

Te dien einde moet de kapitein een uitvoerige rekening verstrekken van de gages en vergoedingen, die om welke reden ook krachtens de dienstovereenkomst aan de zeelieden verschuldigd zijn.

De waterschout ziet na of al de voorwaarden van de verbintenissen, inzonderheid ten opzichte van de loonen, werden nageleefd.

Art. 71. Op verzoek van den zeeman worden hem, hetzij in de aanmonstering, hetzij tijdens de reis, voorschotten op afrekening van zijne gage toegestaan.

Onverschillig welk loonstelsel bij de overeenkomst is voorzien, mogen de bij de aanmonstering gestorte voorschotten niet meer bedragen dan eene maand gage voor de zeelieden ter lange omvaart of een vijfde van het gezamenlijk bedrag der gage, verschuldigd voor de reis, zoo deze niet meer dan eene maand moet duren.

De betaling van tijdens de reis gestorte voorschotten wordt op de monsterrol vermeld en bevestigd door de handteekening van den zeeman, of bij gebrek daaraan van twee officieren der bemanning.

De tijdens de reis gestorte voorschotten mogen niet meer bedragen dan een derde van de sommen welke aan den zeeman nog verschuldigd zijn op het oogenblik dat om het voorschot wordt gevraagd.

Art. 72. De zeeman kan, op het oogenblik van de aanmonstering, zijne gage en zijn aandeel bij volmacht overdragen, zonder dat hij evenwel aldus over meer dan twee derden van het gezamenlijk bedrag van zijne gage en zijn aandeel mag beschikken.

De bij volmacht overgedragen sommen worden aan de aanwezige rechtverkrijgenden uitbetaald volgens de overeenkomst der partijen.

De wijze van uitbetaling der volmachten, het periodiek uit te keeren bedrag, alsmede de naam en het adres van de rechtverkrijgenden worden op de monsterrol vermeld.

Indien de zeeman op het oogenblik van de aanmonstering geen gebruik gemaakt heeft van het recht van overdragen, mogen volmachten tijdens de reis worden toegestaan binnen de grenzen en op de voorwaarden hierboven bepaald. De aanvraag wordt door den kapitein zonder verwijl aan den reeder gezonden.

De reeder is gehouden het bedrag der volmacht regelmatig op de overgekomen vervaldagen in handen van de aangewezen rechtverkrijgenden te storten of het hun te doen geworden.

Art. 73. Elke bij de aanmonstering gegeven volmacht kan door den zeeman tijdens de reis herroepen worden.

De herroeping wordt schriftelijk beteekend aan den kapitein, die ze op de monsterrol inschrijft en er langs den snelsten weg, kennis van geeft aan zijne reederij.

Art. 74. De reeds betaalde of vervallen voorschotten en overgedragen sommen kunnen niet teruggevorderd worden, indien de arbeids-overeenkomst wegens scheepsdienst verbroken wordt door toedoen van den reeder, den kapitein of de bevrachters.

Dit geldt eveneens in geval van verbreking voor overmacht, tenzij daaromtrent anders is overeengekomen.

In geval van verbreking der overeenkomst door toedoen van den zeeman zijn zij aan teruggave onderworpen tot het bedrag, waarmede zij tot op het oogenblik van de afrekening verdiende gage overtreffen.

(Art. 71 tot 74 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. — Zie ook art. 75 tot 77, 80, 83 en 84 der zelfde wet.)

De uitbetaling wordt op de monsterrol vermeld; deze vermelding wordt door de afgemonsterde zeelieden onderteekend.

Als de rol vervallen is, bekomt de kapitein, zoo hij er om vraagt, een echt verklaard uittreksel uit de vermeldingen betreffende de betalingen.

Art. 19. De waterschout beschikt over de opbrengst van de tijdens de reis gedane kortingen op wedden en loonen van de zeelieden, zooals voorzien is in artikel 85 van de wet van 5 Juni 1928, welke het Tucht- en Strafwetboek uitmaakt voor de koopvaardij en de zeevischerij.

Art. 85. De opbrengst van de krachtens deze wet gedane kortingen op wedden en loonen wordt door de zorg van de waterschouten in de Hulp- en Voorzieningskas voor zeelieden varende onder Belgische vlag gestort, na aftrek, ten bate van den eigenaar of van den reeder, van de kosten en schadevergoedingen welke, in voorkomend geval, door de bevoegde rechtbank worden vastgesteld.

(Art. 85 der wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij.)

Art. 62. De zeeman die, op het oogenblik, dat hij zijnen dienst moet beginnen zonder verlof afwezig is of die zich, tijdens den loop der overeenkomst, zonder verlof van boord verwijdt, verliest het recht op zijne gage voor den duur van zijne afwezigheid, onverminderd de schadeloosstelling welke door den reeder zou kunnen gevorderd worden.

De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd die van artikel 30.

Art. 63. Bij afdanking van den zeeman wegens onregelmatige afwezigheid, kan de kapitein op het nog verschuldigd loon vijftien dagen gage inhouden.

De aldus ingehouden sommen worden door den kapitein in handen van den waterschout gestort als waarborg voor de schadeloosstelling tot betaling waarvan de zeeman ten bate van den reeder zou kunnen veroordeeld worden uit hoofde van de door dezen geleden schade.

De in bewaring gegeven sommen worden aan den zeeman terugbetaald, indien de reeder binnen eene maand, te rekenen van het einde der reis, geen rechtsvordering tot vergoeding van schade heeft ingesteld.

Art. 64. Het is den reeder verboden op de gage van den zeeman wegens het niet nakomen door dezen van zijne verplichtingen, eenige andere afhouding of schorsing toe te passen dan die welke voorzien zijn bij artikelen 62 en 63 hierboven, die welke voor de visscherij, door de van kracht zijnde gebruiken vastgesteld en bij de dienstovereenkomsten op aandeel of op de winst zijn voorzien of die welke door den kapitein als tuchtmaatregel worden opgelegd.

(Art. 62 tot 64 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Hij int bovendien de sommen, welke op de gages van de zeelieden worden ingehouden krachtens de statuten van de Hulp- en Voorzorgskas voor zeelieden varende onder Belgische vlag, en gedraagt zich over het algemeen naar het bepaalde bij die statuten.

HOOFDSTUK VI. — *Inschrijving in het stamboek-Zeemansboekje.*

Art. 20. De onder Belgische vlag varende zeelieden worden ingeschreven in het stamboek van het kantoor van den waterschout in de haven waar zij voor de eerste maal monstereen op een Belgisch schip.

Die inschrijving geschiedt overeenkomstig het bepaalde bij artikelen 2 en 3 van de wet van 5 Juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.

Art. 2. Op elk van de kantoren van de waterschouten van het Rijk wordt een stamboek van de zeelieden gehouden.

Bovendien wordt op het kantoor van den waterschout te Antwerpen een algemeen stamboek gehouden voor de zeelieden, varende ter koopvaardij.

Voor de zeelieden, varende ter visscherij, wordt een algemeen stamboek gehouden op het kantoor van den waterschout te Oostende.

Art. 3. Elke zeeman, varende onder Belgische vlag, moet, bij zijn eerste verbintenis, op het kantoor van den waterschout van de haven van inscheeping in het stamboek ingeschreven worden.

De zeelieden, in een vreemde haven voor de eerste maal op een Belgisch schip aangenomen, worden op het algemeen stamboek ingeschreven volgens de aanwijzingen van de consuls en de kapiteins.

(Art. 2 en 3 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Art. 21. Het zeemansboekje en het eenzelvigheidsbewijs, dat het boekje vervangt, worden afgeleverd en teruggevorderd overeenkomstig het bepaalde bij artikelen 4 en 8 van voormelde wet van 5 Juni 1928.

Die stukken komen overeen met de bij dit besluit behorende modellen. Zij worden naar believen van de houders, in Vlaamsche of in Fransche exemplaren afgeleverd.

Art. 4. Elke zeeman, varend onder Belgische vlag, moet in het bezit zijn van een boekje, dat hem wordt afgeleverd door den waterschout van de haven zijner eerste verbintenis. De kapiteins buiten de schippers ter visscherij, zijn evenwel van deze verplichting ontslagen. Voor de vreemde zeelieden, die op een Belgisch schip zijn ingescheept, kan een eenzelvigheidsbewijs het boekje vervangen.

Aan de zeelieden, die in een vreemde haven voor de eerste maal dienst nemen op een Belgisch schip, leveren de consuls een eenzelvigheidsbewijs af, dat het boekje zal vervangen, tot dat dit laatste, zoo er aanleiding toe bestaat, door de zeevaartoverheid van het rijk wordt opgemaakt bij de eerste verbintenis, door den zeeman voor een Belgisch schip in een Belgische haven aangegaan.

Art. 5. Het boekje draagt het nummer van het stamboek der haven van inschrijving en, in voorkomend geval, dat van het algemeen stamboek.

Het geeft de persoonsbeschrijving op van den titularis, zijnen naam en zijne voornamen, den datum en de plaats van zijne geboorte, zijne woonplaats, de hoedanigheid waarin hij is aangenomen, en is bovendien van zijne naamteekening voorzien. Het vermeldt den datum van elke verbintenis en de plaats waar zij werd aangegaan, den naam, de brutotonnemaat van de schepen, den naam van de kapiteins, alsmede de voorgenomen reizen; den datum en de plaats van elke afmonstering, alsmede, in voorkomend geval, de betaling van de kosten der terugreis naar de haven van inscheeping, met opgave van deze haven, dit alles bevestigd door de handteekening van den kapitein en van den waterschout of den consul.

Het boekje bevat bovendien, in het Vlaamsch en in het Fransch, de bijzonderste bepalingen van deze wet.

Vorm en model van het zeemansboekje, alsmede inhoud en vorm van het eenzelvigheidsbewijs, voorzien bij alinea's 1 en 2 van artikel 4, worden vastgesteld bij koninklijk besluit.

Art. 6. De boekjes van de aangenomen zeelieden of het ter vervanging dienend eenzelvigheidsbewijs worden, vóór de afvaart van het schip, overhandigd aan de kapiteins, die ze onder hunne bewaring houden tot op het oogenblik dat de zeeman regelmatig wordt ontscheept.

Art. 7. Behoudens het geval van overmacht bekomt de zeeman, die zijn boekje of zijn eenzelvigheidsbewijs verliest, er slechts een dubbel van bij zijn volgende afmonstering van een Belgisch schip.

Art. 8. De boekjes of de eenzelvigheidsbewijzen van de zeelieden, die overleden of verdwenen zijn of hunne dienstovereenkomst, in strijd met de bepalingen van deze wet, verbroken hebben, worden onverwijld door den kapitein afgedragen aan den waterschout of den Belgischen consul van de eerste haven, waar het schip aanlegt.

De boekjes of de eenzelvigheidsbewijzen van de overleden zeelieden worden ongeldig gemaakt. Zij mogen vervolgens aan de erfgenamen van den titularis overhandigd worden.

De boekjes of de eenzelvigheidsbewijzen van de zeelieden, schuldig aan verbreking van de dienstovereenkomst, in het geval voorzien bij artikel 30, 3^o lid, worden slechts teruggegeven na bekomen machtiging van den Minister van het Zeewezen.

(Art. 4 tot 8 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Ingeval artikel 7 van voormelde wet toepassing vindt, wordt het dubbel van het boekje afgeleverd tegen betaling van een bedrag van vijf frank en wordt die aflevering op het stamboek en op het algemeen stamboek aangeteekend.

HOOFDSTUK VII. — *Rol van den waterschout
bij het in der minne regelen van beroepsgeschillen
waarin zeelieden betrokken zijn.*

Art. 22. De waterschout van de haven waar het schip zich bevindt is belast met het beslechten, bij wijze van verzoening, van de betwistingen betreffende den arbeid ter zee of de toepassing van de wet van 5 Juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, met uitsluiting van die waarin kapiteins betrokken zijn.

Hij neemt bovendien elke klacht in ontvangst rakende de zaken die tot zijn bevoegdheid behooren.

Art. 45. De zeeman, die in eene haven van het Rijk of in het buitenland eene klacht wenscht in te dienen wegens het niet naleven van de voorschriften van dezen titel, geeft daarvan kennis aan den kapitein, die, behoudens hogere onmogelijkheid, gehouden is hem gelegenheid te verschaffen om zich naar den waterschout of den consul te begeven. Laatsgenoemden handelen zooals voorzien is bij verderstaande artikelen 112 en daaraanvolgende.

Tijdens de reis, wordt elke klacht vanwege een of meer zeelieden schriftelijk opgemaakt en aan den kapitein overhandigd, die gehouden is ze zonder verwijl te doen geworden aan den waterschout of den consul van de eerste haven waar het schip binnenloopt.

De waterschout of de consul, bij wien eene klacht wordt ingediend in de voorwaarden voorzien bij de twee vorenstaande alinea's, stelt aanstonds een onderzoek in, waarbij hij zich, zoo noodig, door deskundigen doet bijstaan. Hij kan alle dringende maatregelen voorschrijven, die hij gevoegzaam zal oordeelen.

Elke zeeman, die een als niet gegrond erkende klacht heeft ingediend kan gestraft worden met tuchtstraffen en, gebeurlijk, tot betaling van schadeloosstelling.

Art. 108. Behoudens wat de betwistingen betreft welke tusschen reeders en kapiteins van koopvaardijsschepen en tusschen reeders van visschersschepen en visschers oprijzen, worden de geschillen betreffende den arbeid op zeeschepen bij wijze van verzoening of, wordt deze niet bekomen, bij vonnis beslecht overeenkomstig de bij dezen titel vastgestelde regelen in zake bevoegdheid en rechtspleging.

Art. 109. De in het vorig artikel bedoelde geschillen worden bij wijze van verzoening beslecht, in België, door den waterschout van de haven waar het schip zich bevindt, in het buitenland, door den consul van België in de haven waar het schip zich bevindt of in de eerste haven welke het aandoet.

(Art. 45, 108 en 109 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

Art. 23. In havens waar verscheiden waterschouten zijn, is de waterschout, die aan het hoofd staat van den dienst, bijzonder belast met de verzoening; een zijner adjuncten kan evenwel aangewezen worden om hem, voor het vervullen van die opdracht, te vervangen.

Art. 24. Verschijning tot verzoening is verplichtend.

De waterschout neemt de aanvragen tot verzoening in ontvangst en doet de partijen verschijnen op den eersten dag waarop zij op tegenspraak kunnen gehoord worden.

Art. 110. Verschijning tot verzoening vóór den waterschout of den consul is verplichtend.

Art. 111. Verschijning tot verzoening geschiedt vrijwillig of op eenvoudig zelfs mondeling verzoek door de meest gereede partij tot den waterschout of den consul gericht.

Voor zoover de noodwendigheden van den dienst het toelaten geeft de kapitein, zooals in het eerste lid van artikel 45 hiervoren is voorzien, aan den zeeman alle gelegenheid tot het uitoefenen van dit verhaal.

(Art. 110 en 111 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst.)

Art. 25. Voor het verschijnen tot verzoening kan een bepaalde dag in de week aangewezen worden.

Verschijnen de partijen en hun gebeurlijke getuigen vrijwillig, dan hoort de waterschout ze evenwel, zoo mogelijk, op staanden voet en doet hij uitspraak bij hoogdringendheid.

Art. 112. De waterschout of de consul hoort de partijen en de getuigen en doet uitspraak bij hoogdringendheid.

(Art. 112 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst.)

Art. 26. Wordt verschijning tot verzoening aangevraagd bij eenvoudig, zelf mondeling verzoek van de meest gereede partij, dan roept de waterschout de partijen en de getuigen bijeen.

Art. 27. De partijen worden per gewonen brief ter verzoening opgeroepen.

Die brief, welke zonder kosten wordt uitgereikt, vermeldt de plaats, den dag en het uur van de verschijning, zoomede den naam, het beroep en de huidige verblijfplaats van de partijen. Hij geeft, bovendien, een beknopte samenvatting van het voorwerp van het geschil. Tusschen de afgifte van den brief en de aangewezen bijeenkomst moeten ten minste twee volle dagen verloopen.

Art. 28. In geval van wettige verhindering kan de waterschout partijen machtigen zich ter verzoening te doen vertegenwoordigen, hetzij door een ingeschreven advocaat, hetzij door elk anderen door hem toegelaten persoon.

Art. 29. Na partijen in haar aanspraken en middelen gehoord te hebben, beproeft de waterschout ze te verzoenen. Vervolgens handelt hij zooals voorzien is in artikelen 113 en 115 van voormelde wet van 5 Juni 1928.

Art. 113. Op staanden voet wordt een proces-verbaal van verzoening of van niet verzoening opgemaakt. Dit stuk bevat in het kort de bedingen van de tusschen partijen getroffen schikking of de redenen die het treffen van eene schikking hebben verhinderd.

Dit proces-verbaal wordt door de verscheidene partijen onderteekend, of er wordt in vermeld dat zij niet kunnen teekenen. Een gewaarmerkte met het zegel van den waterschout of van het consulaat bekleede uitgifte van het proces-verbaal wordt uitgereikt aan de partijen die er om vragen.

Het proces-verbaal van niet verzoening houdt toelating om te dagvaarden voor de bevoegde rechtsmacht voorzien in verderstaande afdeling II.

Art. 114. De voorwaarden van de getroffen schikkingen zijn verbindend.

Art. 115. Ingeval eene der partijen weigert te verschijnen of niet verschijnt wordt aan de partij welke verzoening aanvraagt akte gegeven van haar verzoek om te verschijnen.

(Art. 113 tot 115 der wet van 5 Juni 1928 houdende regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst.)

HOOFDSTUK VIII. — *Het toezicht op Belgische schepen.*

Art. 30. Geen schip mag een Belgische haven verlaten zonder de voorafgaande machtiging van den waterschout.

Om deze te bekomen, dient de kapitein, binnen vier en twintig uren vóór de afvaart van het schip, een schriftelijke verklaring in met opgave van den voor de afvaart voorzien datum en de bestemming van het schip. Aan het voor de afvaart gereed liggend schip wordt een bewijs afgeleverd.

De waterschout kan zich verzetten tegen de afvaart van elk schip, dat niet in regel is ten opzichte van de wetten en reglementen op de zeevaartpolitie.

De havenoverheden laten niet toe dat schepen zonder geldig bewijs de dokken uitvaren en het tolbeheer levert voor die schepen geen uitklaringen af.

Art. 31. De waterschout geeft bij de militaire overheid de Belgische zeelieden aan, die als weerspanningen of deserteurs van het leger zijn aangewezen en zich aan boord van in de haven liggende schepen bevinden.

Hij houdt ze aan op verzoek van die overheden.

Art. 32. Op tijdige aanvraag van den kapitein van een voor de afvaart klaar liggend schip kan de waterschout een of meer van zijn agenten afvaardigen om aan boord de afroeping van de bemanning te doen en, in voorkomend geval, het ontbreken van de aangemonsterde zeelieden vast te stellen.

Art. 33. Voor het overige verricht de waterschout, ten aanzien van de personen, die tot de bemanning van koopvaardijsschepen behooren, zoo te land als aan boord van die schepen, alle andere handelingen van administratieve of gerechtelijke politie die, over het algemeen, tot de bevoegdheid van den politiecommissaris behooren.

HOOFDSTUK IX. — *Door de kapiteins opgemaakte akten van verschillenden aard.*

Art. 34. Ieder kapitein van een Belgisch schip is gehouden, binnen vier en twintig uren na zijn aankomst in een Belgische haven, in handen van den waterschout alle akten neer te leggen die hij, overeenkomstig de bestaande wetsbepalingen, tijdens de reis heeft moeten opmaken. Hij is eveneens gehouden bij den waterschout aangifte te doen van alle scheepvaartvoorvallen en van alle ongevallen tijdens de reis of gedurende het verblijf van het schip in een haven van het Rijk overkomen, hetzij aan het schip zelf, hetzij aan een der in welke hoedanigheid ook aan boord genomen personen.

Deze aangifte geschiedt mondeling en moet een uiteenzetting behelzen van de oorzaken en omstandigheden der aangehaalde feiten. In voorkomend geval wordt van de aangifte proces-verbaal opgemaakt door den waterschout die, zoo hij het nuttig oordeelt, voorlegging van het scheepsjournaal of nederlegging, in zijn handen, van een afschrift van het zeeverslag kan vorderen, alle onderzoek kan instellen en, inzonderheid, de getuigen kan hooren. Het proces-verbaal, waarin de verklaringen van den kapitein en, in voorkomend geval, van de getuigen zijn opgenomen, wordt door belanghebbenden en door den waterschout onderteeekend.

Art. 35. De kapiteins, ten aanzien van het opstellen en het nederleggen van akten van den burgerlijken stand en het in ontvangst nemen van testamenten, de waterschouten, ten aanzien van de formaliteiten die zij ingevolge dat nederleggen te vervullen hebben, gedragen zich naar de bepalingen van artikelen 59, 60, 61, 86, 87 en 988 en daaraanvolgende van het Burgerlijk Wetboek betreffende de akten van geboorte, de akten van overlijden en de testamenten.

Art. 59. Wanneer er een kind gedurende eene zeereis geboren wordt, zal de geboorteakte worden opgemaakt binnen de vier en twintig uren, in het bijzijn des vaders, zoo hij tegenwoordig is, en van twee getuigen, onder de officieren van het vaartuig, of, bij dezelve ontstentenis, uit de scheepsgezellen genomen. Deze akte zal worden opgemaakt te weten : op de schepen (des keizers,) door den officier van bestuur der zeemacht, en op de schepen aan een uitreeder of koopman behoorende, door den kapitein, den bevelhebber of den patroon van het schip. De akte van geboorte zal aan het einde der scheepsrol worden ingeschreven.

Art. 60. In de eerste haven waar het schip zal binnenloopen, 't zij om er te ankeren, 't zij om alle andere oorzaak dan die van deszelfs onttakeling, zullen de officieren van bestuur der zeemacht, de kapitein, bevelhebber of patroon gehouden zijn twee authentieke afschriften der door hun opgemaakte geboorteakte, ter bewaring over te geven, te weten : in eene (Fransche) haven, ten kantore van den aangestelden over de rollen van het zeevolk, en in eene vreemde haven, in handen van den consul.

Den dezer afschriften zal bewaard blijven ten kantore van de scheepsrollen, of aan de kanselarij van het consulaat, het ander zal worden gezonden aan den minister der zeemacht, die eene door hem bekrachtigde kopij van ieder der gezegde akten zal doen toekomen aan den beambte van den burgerlijken stand der woonplaats van den vader des kinds, of van de moeder, zoo de vader onbekend is : deze kopij zal onmiddellijk op de registers worden ingeschreven.

Art. 61. Bij de aankomst van het schip in de haven van onttakeling, zal de scheepsrol ter bewaring worden nedergelegd ten kantore van den aangestelden over de rollen van het zeevolk, die een afschrift der geboorteakte, door hem geteekend, zal toezenden aan den beambte van den burgerlijken stand der woonplaats van den vader des kinds, of van de moeder, zoo de vader onbekend is : dit afschrift zal onmiddellijk op de registers worden ingeschreven.

Art. 86. In geval van overlijden gedurende eene zeereis, zal daarvan, binnen de vier en twintig uren, akte worden opgesteld, in tegenwoordigheid van twee getuigen, genomen onder de officieren van het vaartuig, of, bij ontstentenis derzelve, onder het scheepvolk. Deze akte zal opgemaakt worden, te weten : op de (Keizerlijke) vaartuigen, door den officier van bestuur der zeemacht; en op de vaartuigen aan een koopman of uitreeder behoorende, door den kapitein, meester of scheepspatroon. De akte zal aan het einde der scheepsrol worden ingeschreven.

Art. 87. In de eerste haven waar het schip zal binnenloopen, het zij om er te ankeren, het zij om alle andere oorzaak dan die zijner onttakeling, zullen de officieren van bestuur der zeemacht, de kapitein, meester of patroon, die de akte van overlijden zullen hebben opgemaakt, gehouden zijn twee afschriften daarvan over te brengen overeenkomstig artikel 60.

Bij de aankomst des vaartuigs in de haven der onttakeling, zal de scheepsrol worden nedergelegd ten kantore van den aangestelden over de rollen van het zeevolk, hij zal een door hem geteekend afschrift van de akte van overlijden toezenden aan den beambte van den burgerlijken stand van de woonplaats des overleden persoon; dit afschrift zal dadelijk op de registers worden overgeschreven.

Art. 988. De uiterste willen op zee gemaakt, gedurende eene zeereis, zullen kunnen verleden te weten : aan boord der schepen en andere vaartuigen des(Keizers) voor den bevelhebber officier des vaartuigs, of bij ontbreken van dien, door dengenen die hem in de dienstorde opvolgt, de eene of de andere gezamenlijk met den officier van beheer of met dengenen die het ambt daarvan bekleedt.

En aan boord der vaartuigen van koophandel, voor den schrijver van het schip of dengenen die het ambt daarvan waarneemt, de eene of de andere gezamenlijk met den kapitein, den meester of patroon of bij ontbreken van dien door degenen die hem vervangen.

In alle geval zullen deze uiterste willen moeten worden verleden in tegenwoordigheid van twee getuigen.

(Art. 59, 60, 61, 86, 87 en 988 van het Burgerlijk Wetboek, tekst genomen uit het werk « Het Burgerlijk Wetboek », door Ledeganck. Min. van Binnenlandsche Zaken.)

De bij die artikelen aan de aangestelden van den inschrijvingsdienst voor de zeevaart voorgeschreyen verrichtingen worden opgedragen aan den waterschout.

Art. 36. De waterschout spoort de erfgenamen of vertegenwoordigers op van de aan boord van Belgische schepen aangemonsterde zeelieden en van de aan boord van vreemde schepen aangemonsterde Belgische zeelieden die overleden, achtergebleven of verdwenen zijn. Leveren die opzoekingen geen uitslag op of bieden de erfgenamen of vertegenwoordigers zich niet aan, dan geeft de waterschout de door die zeelieden achtergelaten goederen, gages en gelden, welke de kapitein hem overhandigd heeft, ter bewaring bij de Consignatiekas.

N Bij het vaststellen van het overlijden of de verdwijning maakt de kapitein een inventaris op van al de achtergelaten voorwerpen en waarden. Die inventaris wordt in dubbel opgesteld, door twee uit de voornaamsten der bemanning gekozen getuigen ondertekend en bij den terugkeer in een haven van het Rijk aan den waterschout overhandigd.

HOOFDSTUK X. — Rol van den waterschout in tucht- en strafzaken.

Art. 37. De waterschout spreekt de straffen uit, voorzien bij artikel 6 van de wet van 5 Juni 1928, houdende vaststelling van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij, welke opgelopen worden wegens vergripen tegen de tucht, begaan aan boord van Belgische schepen tijdens dezer verblijf in een

haven van het Rijk ofwel in een vreemde haven of in een haven van de kolonie, wanneer de waterschouten van de havens van Congo of de consul geen uitspraak hebben gedaan.

Art. 6. De straffen, op vergripen tegen de tucht toepasselijk, zijn :

A. Voor de zeelieden :

Inhouding van één tot tien dagen loon, of van tien tot honderd frank, zoo de bemanning op aandeel is aangenomen.

B. Voor de officieren :

Inhouding van één tot vijftien dagen wedde.

C. Voor de passagiers :

Hutpassagiers : Kamerarrest gedurende ten hoogste vier dagen.

Tusschendeckpassagiers : verbod, gedurende ten hoogste vier dagen, meer dan twee uren per dag op het dek te komen.

(Art. 6 der wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.)

Werden die straffen door den kapitein opgelegd tijdens de reis ofwel in een haven bij ontstentenis van een consul, dan brengt de kapitein, bij zijn terugkeer in een Belgische haven, daarover verslag uit bij den waterschout.

Art. 71. Het recht over vergripen tegen de tucht te beslissen en de straffen uit te spreken is, zonder verhaal, toegekend :

1^o Aan de waterschouten van de havens van het Rijk;

2^o Aan de waterschouten van de havens van Congo en aan de Belgische consuls in de vreemde havens verblijvend;

3^o Aan de kapitein van het schip.

Art. 72. Dit recht wordt op de volgende wijze uitgeoefend :

1^o Wanneer het schip in een Belgische haven ligt, behoort het recht van tucht aan den waterschout en moet de kapitein zijne klacht bij hem indienen;

2^o Wanneer het schip in een haven van de kolonie of in een vreemde haven ligt, behoort het recht van tucht aan den waterschout van de kolonie of aan den consul bij wien de kapitein de klacht moet indienen;

3^o Op zee en zelfs in een haven bij afwezigheid van de hierboven genoemde overheden, past de kapitein van het schip de disciplinaire straffen toe, mits daarvan rekenschap te geven aan den waterschout van de haven van aankomst in België en, in den tusschentijd, in de eerste haven waar het schip binnenloopt, aan den consul of, in voorkomend geval, aan den waterschout van de kolonie.

De waterschouten van de havens van het Rijk spreken de straffen uit voor alle tijdens de reis begane vergripen tegen de tucht, waaromtrent de waterschouten van de havens der kolonie of de consuls niet beslist hebben.

(Art. 71 en 72 der wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.)

Art. 38. Voor de toepassing van vorenstaand artikel handelt de waterschout van ambtswege of op klacht van den kapitein.

De waterschout waakt er voor dat de voorschriften van artikel 76 van de in vorenstaand artikel aangehaalde wet van 5 Juni 1928 worden nageleefd.

Art. 76. Elk vergriep tegen de tucht wordt door den kapitein vermeld op het scheepsregister, bij artikel 61 van boek II van het Wetboek van koophandel voorgeschreven.

De overheid die uitspraak doet, schrijft hare beslissing op dat register na den schuldige gehoord te hebben. Deze wordt verzocht te teekenen. Indien de schuldige niet kan teekenen of weigert het te doen, wordt hiervan melding gemaakt.

(Art. 76 der wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij.)

Art. 39. De waterschout stelt een grondig onderzoek in over elk vergriep tegen de tucht, door aan boord van Belgische schepen aangemonsterde kapiteins of officieren van allen rang begaan, en geeft van de feiten, zoomede van den uitslag van zijn onderzoek, verslag aan den Rijkscommissaris bij den onderzoeksraad voor de scheepvaart. Hij handelt op dezelfde wijze ten opzichte van de beroepsfouten door de kapiteins en de officieren tijdens of bij gelegenheid van de uitoefening van hun dienst begaan.

Art. 40. De waterschout neemt de processen-verbaal en verslagen in ontvangst welke de kapiteins van Belgische schepen, overeenkomstig het bepaalde bij artikel 77 van de in artikel 37 hiervoren bedoelde wet van 5 Juni 1928, opmaken, en handelt zooals voorzien is in artikelen 79 en 81 van die wet.

Art. 77. Wanneer er tijdens de reis een misdaad of een wanbedrijf wordt gepleegd, gaat de kapitein, bijgestaan door den officier, die verslag uitgebracht heeft, over tot een summier en voorbereidend onderzoek en neemt de verklaringen van de getuigen af.

Van dit alles wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat door den kapitein en den aangevenden officier wordt ondertekend en melding wordt daarvan gemaakt op het scheepsregister.

Het proces-verbaal alzoo opgemaakt zal rechtsgeldig zijn tot het bewijs van het tegendeel.

Art. 78. In de eerste haven van het buitenland of van de kolonie welke de kapitein aandoet, overhandigt hij de door hem opgemaakte processen-verbaal aan den consul of aan den waterschout van de kolonie; deze geeft daarvan onmiddellijk kennis aan den procureur des Konings van het gebied.

De consul zet desnoods het onderzoek voort en doet den beklaagde, zoo hij het noodig oordeelt, ontschepen om hem met de stukken van het geding naar een haven van het Rijk of, indien de schuldige een inboorling van Congo is, zoo mogelijk, naar een haven van de kolonie te zenden. Na het onderzoek desnoods te hebben voortgezet, doet de procureur des Konings in de kolonie den beklaagde, zoo hij het noodig oordeelt, aanhouden en, volgens het geval, vervolgt hij hem voor de rechtbanken van de kolonie of zendt hem naar een haven van het moederland terug.

Art. 79. In de eerste Belgische haven, welke de kapitein aandoet, overhandigt hij de processen-verbaal welke hij opgemaakt heeft aan den waterschout die ze aan den procureur des Konings van het arrondissement onmiddellijk laat geworden en, zoo hij het noodig oordeelt, den beklaagde doet opsluiten in afwachting van eene beslissing.

Art. 80. Zoo de feiten in België zijn bedreven, dient de kapitein zijne processen-verbaal in bij den waterschout uiterlijk den dag na dien waarop de misdaad of het wanbedrijf werd ontdekt; indien zij bedreven zijn in een haven van de kolonie of in het buitenland, in een plaats waar een consul verblijft houdt, dient hij ze in binnen hetzelfde tijdsverloop bij den waterschout van de kolonie of bij den consul; en indien zij zijn bedreven hetzij tijdens of na de afvaart, hetzij op zee, hetzij in eene buitenlandsche plaats waar er geen consul van België is, dan dient hij ze binnen hetzelfde tijdsverloop, in bij den waterschout of den consul van de eerste haven, waar het schip binnenloopt.

Art. 81. De consuls en de waterschouten van het Rijk en de kolonie zullen akte opmaken van de verschijning van den kapitein en van zijne verklaringen; de inhoud van hunne processen-verbaal is rechtsgeldig tot het bewijs van het tegendeel.

De processen-verbaal opgemaakt door de consuls worden geregistreerd in de kanselarij van het consulaat en vervolgens aan het Ministerie van Buitenlandsche Zaken gezonden, dat ze, met de bijlagen, aan den procureur des Konings van het Rijk of van de kolonie doet geworden.

De door de waterschouten van de kolonie opgemaakte processen-verbaal worden, met de bijlagen, aan den procureur des Konings van het gebied gezonden, welke er het noodige gevolg aan geeft of ze naar den waterschout van de haven van Antwerpen terugzendt. Laatstgenoemde doet ze op zijne beurt aan den bevoegden procureur des Konings geworden.

Een echt verklaarde uitgifte wordt bovendien door den waterschout van de kolonie of door den consul uitgereikt aan den kapitein, die gehouden is ze binnen vier en twintig uur neer te leggen in handen van den waterschout van de haven van aankomst in het Rijk.

(Art. 77 tot 81 der wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.)

Hij gedraagt zich bovendien naar het bepaalde bij artikelen 82 en 83 van dezelfde wet.

Art. 82. Bij gebrek aan proces-verbaal opgemaakt door den kapitein, gaan de waterschouten van het Rijk en van de kolonie, de consuls, alsmede de ambtenaren van het bevoegde gezag, handelende van ambtswege of op aangifte, over tot een summier en voorbereidend onderzoek. De waterschouten van het Rijk zenden hun verslag bij hoogdringendheid aan den bevoegden procureur des Konings. De waterschouten van de kolonie en de consuls zenden het onverwijld op, zooals gezegd is in het vorig artikel.

Art. 83. De waterschouten en de consuls die ambtshave of op aangifte de door kapiteins gepleegde misdrijven vervolgen, handelen zooals gezegd in het vorig artikel.

De waterschouten en de consuls doen den schuldigen kapitein ontschepen, indien zulks, ten gevolge van de zwaarte van de hem ten laste gelegde feiten, voor de veiligheid van het schip of van de opvarenden vereischt wordt.

Zij zorgen voor zijne terugzending naar een haven van het Rijk langst den snelsten weg en nemen, zooveel mogelijk in overleg met de reederij, de noodige maatregelen voor de vervanging van den aldus ontscheepten kapitein.

(Art. 82 en 83 der wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij.)

Is het door een officier begaan misdrijf terzelfder tijd een vergrijp tegen de tucht, dan moeten de ten laste gelegde feiten aan den Rijkscommissaris bij den onderzoeksraad voor de scheepvaart aangegeven worden in dezelfde voorwaarden als de vergrijpen tegen de tucht en de beroepsfouten, waarvan sprake is in artikel 39.

Art. 41. De waterschout verleent hulp aan den kapitein, die zijn tusschenkomst inroept om de orde aan boord te herstellen.

Art. 42. Op vordering van de bevoegde overheden houdt de waterschout van een misdrijf betichte zeelieden aan. Van die aanhouding geeft hij kennis aan den kapitein, aan boord van wiens schip de aangehouden zeelieden aangemonsterd waren, zoomede aan den consul van hun land.

HOOFDSTUK XI. — *Vreemde schepen en zeelieden.*

Art. 43. Wanneer een vreemd schip in een Belgische haven ligt waar geen consul is van het land waartoe het behoort, is de waterschout gehouden, op schriftelijke aanvraag van den kapitein van dat schip, een akte van aanmonstering volgens de verklaringen van de partijen op te maken en dat bescheid aan den kapitein te overhandigen. In dergelijk geval vergewist de waterschout zich of de aangemonsterde zeelieden, ten opzichte van de Belgische wetten, vrij zijn van alle verbintenis wegens scheepsdienst en van militaire verplichtingen en of zij, daarenboven, niet door de gerechtelijke overheid opgezocht worden.

Art. 44. Op verzoek van de kapiteins van vreemde schepen vaardigt de waterschout een of meer van zijn agenten af om de afroeping van de bemanning te doen, in voorkomend geval, het ontbreken van aangemonsterde zeelieden vast te stellen en dezen aan te houden zoo de bevoegde overheid het vordert.

Art. 45. Op aanvraag van de kapiteins van vreemde schepen en zoo er in de haven geen consul is van het land waartoe het schip behoort, woont de waterschout de afmonstering en de afbetaling bij van de vreemde bemanning. In zulk geval bepaalt hij er zich bij de akte van afmonstering en van afbetaling op te maken en aan den kapitein te overhandigen.

Art. 46. Bij de aankomst in een haven en vóór de afvaart, moeten de kapiteins van vreemde schepen aan den waterschout een lijst bezorgen van de personen die zich, om het even in welke hoedanigheid, aan boord van hun schip bevinden.

De waterschout verzet zich tegen de ontschepping van elken persoon aan wien het verblijf in het Rijk is ontzegd, wiens verblijf aldaar nadeelig mocht zijn voor de openbare veiligheid of wiens aanwezigheid aan boord niet regelmatig is.

In voorkomend geval verzet hij zich tegen de inschepping van niet regelmatig aangemonsterde of niet op de lijst der passagiers ingeschreven personen.

Art. 47. In Belgische havens aan boord van vreemde schepen voorkomende sterfgevallen worden aanstonds aangegeven door den kapitein of den consul van het land waartoe het schip behoort. De waterschout let op het naleven van de voorschriften betreffende den burgerlijken stand.

Art. 48. Wanneer de waterschout zich op een vreemd schip aanbiedt om er zijn ambtsplichten te vervullen en hem de toegang tot het schip geweigerd wordt, maakt hij daarvan proces-verbaal op, waarvan hij onmiddellijk een dubbel zendt aan den consul van het land waartoe het vaartuig behoort.

Beveelt de consul de opheffing niet van den in den weg van den waterschout gestelden hinderpaal, dan brengt deze daarvan verslag uit bij den procureur des Konings en bij het hooger beheer, die handelen als naar rechten.

Art. 49. Zijn van toepassing op vreemde schepen, lid 2 van artikel 13 en artikelen 30, 33, 41, 42 en 50 van dit besluit.

HOOFDSTUK XII. — *Toezicht over de inscheping van passagiers en viseeren van de paspoorten.*

Art. 50. Elk scheepskapitein moet aan den waterschout, ten minste twaalf uren vóór de afvaart uit een Belgische haven, de lijst afgeven van alle niet tot de bemanning behoorende personen die zich aan boord van zijn schip inschepen. Hij moet die lijst eveneens onverwijld aanvullen zoo, na de afgifte ervan, nieuwe passagiers zich voor inscheping aanbieden.

Art. 51. De waterschout mag zich te allen tijde aan boord van Belgische schepen begeven of een van zijn agenten afzenden om er de aanwezigheid na te gaan van de niet tot de bemanning behoorende personen.

Art. 52. Voor het viseeren van de paspoorten der passagiers gedraagt de waterschout zich naar de bevelen die hij, hetzij rechtstreeks, hetzij door tusschenkomst van het beheer van het zee- wezen, van den beheerder der openbare veiligheid ontvangt.

HOOFDSTUK XIII. — *Inbeslagneming van schepen.*

Art. 53. Wanneer de waterschout wettelijk opgevorderd wordt om hulp te verleenen voor de inbeslagneming van een Belgisch of een vreemd schip, geeft hij aan de vordering gevolg op vertoon van het bevelschrift of het vonnis dat tot inbeslagneming machtigt. Hij geeft kennis van zijn tusschenkomst aan den kapitein en waakt er met alle middelen voor dat de gerechtelijke beslissing niet ontdoken wordt.

Art. 3. Een afschrift van het exploit van inbeslagneming wordt dadelijk gedaan aan den kapitein of, bij ontstentenis van dezen, aan hem die met de bewaring van het vaartuig is belast.

Van het exploit wordt aan den zee-commissairs of, bij ontstentenis van dezen, aan den havenmeester beteekening gedaan, met aanneming het vertrek van het in beslag genomen vaartuig te beletten. Voor kanalen of van sluizen voorziene rivieren, die niet tot het gebied van een zee-commissaris of van een havenmeesterdienst behooren, kan die beteekening worden gedaan aan de sluismeeesters, zich bevindende stroomafwaarts of stroomopwaarts van de plaats waar het vaartuig liggende is.

Indien de beteekening bovendien wordt gedaan aan het loodswezen, geldt zij als verbod om een loods uit te sturen.

(Art. 3 der wet van 4 September 1908 op de inbeslagneming en het opbod bij vrijwillige vervreemding van de zee- en de binnensche- pen, alsmede op de bevoegdheid in zake van zee- en binnenvaart.)

Luidens een ministerieel schrijven van 11 Maart 1911 (Beheer van het zee- wezen, 2^e bureel, n^o 32), strekt de bevoegdheid in zake in beslagneming van schepen, van den waterschout der haven van Antwerpen, zich uit, binnen de hierna vermelde grenzen :

a) Voor de Schelde : deze bepaald door het koninklijk besluit van 10 October 1905, wijzigende het besluit van 24 Juli 1892, zijnde het reglement van politie voor de reeden van Antwerpen en Austru- weel.

b) Voor de binnenhaven : de sluis der Kempische vaart.

HOOFDSTUK XIV. — *Inning en tarieven van de zeevaartpolitie-rechten.*

Art. 54. In al de plaatsen waar een ontvanger der zeevaart-rechten is, worden de zeevaartpolitie-rechten bij dien ontvanger betaald. Is er geen ontvanger der zeevaart-rechten, dan worden zij door de waterschouten zelf geïnd en eens of meermalen per maand bij de agenten van de Schatkist gestort, volgens de hun daartoe door het beheer van het zeewezen gegeven bevelen.

Van die ontvangsten dient elk jaar, evenals voor de loodsgelden, verantwoording gegeven bij het Rekenhof.

Art. 55. De geïnde zeevaartpolitie-rechten worden dag aan dag in een bijzonder register ingeschreven.

Art. 56. Het tarief der zeevaartpolitie-rechten is bepaald aldus :

1° Vast zeevaartpolitie-recht zonder onderscheid van vlag : 30 frank, benevens 2 fr. 50 c. per lid van de bemanning;

2° Taks voor aan- of afmonstering, aan boord van de schepen : 3 frank per man (met minimum van 30 frank) tot vijftig man, vervolgens 1 frank voor elken man meer;

3° Wanneer de aan- of afmonstering geschiedt vóór 9 uur of na 18 uur, hetzij ten kantore van den waterschout, hetzij aan boord van de schepen, worden navermelde taksen geheven, met dien verstande dat het eerste begonnen uur steeds voor een vol uur gerekend wordt :

a) Tusschen 6 en 9 uur en tusschen 18 en 21 uur : 30 frank per uur en 15 frank voor ieder half uur of gedeelte van een half uur boven één uur;

b) Tusschen 21 en 6 uur : 60 frank per uur en 30 frank voor ieder half uur of gedeelte van een half uur boven één uur.

Geschieden de verrichtingen aan boord van een schip, dan worden die taksen geïnd onverminderd die vermeld onder 2° hiervoren.

Worden beschouwd als aan boord van het schip gedaan, de verrichtingen die geschieden in de kantoren door de reeders opgericht nabij de aanlegplaatsen van hun schepen;

4° Recht voor de aanwezigheid van de agenten van den waterschout bij de afvaart van het schip; het eerste begonnen uur telt steeds voor een vol uur :

a) Tusschen 9 en 18 uur : 6 frank per uur voor elken agent, benevens 3 frank voor elk half uur of gedeelte van een half uur boven één uur;

b) Tusschen 6 en 9 uur en tusschen 18 en 21 uur : 9 frank per uur benevens 4 fr. 50 c. voor elk half uur of gedeelte van een half uur boven één uur;

c) Tusschen 21 en 6 uur : 12 frank per uur, benevens 6 frank voor elk half uur of gedeelte van een half uur boven één uur;

5° Voor de aanhouding van een zeeman die zijn dienstovereenkomst verbroken heeft, zijn overbrenging aan boord niet inbegrepen : 18 frank.

Deze taks wordt betaald hetzij door den kapitein, hetzij door den consul die de aanhouding gevorderd heeft;

6° Voor het aan ketting leggen van een schip of een boot betaalt de partij, die zulks aanvraagt, een vast recht van 36 frank, in voorkomend geval verhoogd met de onder 4° hiervoren voorziene rechten voor aanwezigheid bij de afvaart;

7° Alle kopijen van andere dan in dit artikel vermelde akten, welke mochten aangevraagd worden door de betrokken partijen, worden betaald tegen het tarief door de griffiers van de vrederechten vastgesteld in burgerlijke zaken, en tegen dat, voor de griffiers over het algemeen bepaald bij Koninklijk besluit van 1 September 1920 in strafzaken en bij de bepalingen tot wijziging van dat besluit;

8° De betrokken partijen moeten de zegel- en de registratiekosten van de door de waterschouten opgemaakte akten afzonderlijk betalen, ingeval bij de wet geen vrijstelling van die formaliteit verleend is;

9° Elk schip dat ten minste tweemaal in dezelfde maand in een haven van het koninkrijk terugkomt, betaalt de onder 1° aangewezen rechten enkel voor de eerste reis van de maand.

Art. 57. Voor de monsterrollen, de akten van aanmonstering, de veranderingen, de akten van betaling en het visa van de monsterrollen worden geen rechten geheven, behoudens hetgeen hiervoren voor het zegel is bepaald.

Art. 58. Elk schip dat te Antwerpen, te Oostende of te Zeebrugge binnenloopt en bestemd is voor een haven van het binnenland, betaalt het vast zeevaartpolitie recht aan den ontvanger te Antwerpen, te Oostende of te Zeebrugge. Om geen tweede maal dat recht te moeten betalen in de haven van bestemming, moet de kapitein het door den ontvanger afgeleverd kwijtschrift vertoonen; in laatstbedoelde haven moeten de andere dienstverrichtingen betaald worden, die van den waterschout worden geveerd tijdens het verblijf van het schip in die haven.

In afwijking van vorenstaande bepaling mogen de schepen, die te Antwerpen binnenloopen en voor Brussel bestemd zijn, de verschillende zeevaartpolitie rechten in laatstgenoemde haven voldoen.

Art. 59. De schepen die te Oostende, te Zeebrugge of te Nieuwpoort als bijlegger binnenloopen, betalen slechts de helft van het vast zeevaartpolitie recht. De andere dienstverrichtingen welke de kapiteins van die schepen aan den waterschout mochten te vragen hebben, worden tegen het volle tarief betaald.

Art. 60. De nationale of vreemde schepen die uit Oostende, Nieuwpoort of Zeebrugge vertrokken, door gelijk welke omstandigheid genoodzaakt zijn er binnen dertig dagen als bijlegger terug te keeren, zijn van het vast zeevaartpolitie recht vrijgesteld.

De overige rechten worden betaald zooals voorgeschreven is.

Art. 61. De visschersvaartuigen moeten het vast zeevaartpolitie-recht niet betalen; aan- en afmonsteringen geschieden kosteloos, behoudens hetgeen hiervoren voor het zegel is bepaald.

Voor elke aanhouding van een visscher, die zijn dienstovereenkomst verbroken heeft, wordt 9 frank betaald, de overbrenging aan boord niet inbegrepen.

Art. 62. Het is de met de uitvoering van dit besluit belaste ambtenaars verboden andere of hoogere rechten dan de hiervoren vermelde te innen of, uit welke hoofde ook, eenigerlei bezoldiging te ontvangen.

HOOFDSTUK XV. — *Algemeene bepalingen.*

Art. 63. De waterschouten zijn gehouden onverwijld aan het hoofdbeheer van het zeewezen verslag te doen van alle hun te oore gekomen of onder hun bevoegdheid vallende feiten, die dat hoofdbeheer of zijn diensten kunnen aanbelangen; zij zenden eveneens aan bedoeld hoofdbeheer een afschrift van alle door hun tuschenkomst opgemaakte of in hun handen neergelegde akten, waarvan de kennisneming belang heeft voor het volbrengen van de hoogere opdracht, welke het hoofdbeheer bij artikel 1 is toevertrouwd.

De waterschouten zenden bovendien :

1° Aan den procureur des Konings van het arrondissement, een verslag over al de misdrijven waarvan de vaststelling hun opgedragen is;

2° Aan de vreemde consuls, een uittreksel uit die verslagen, voor zoover zij deze ambtenaars mochten aanbelangen.

Art. 64. Zoo andere politieofficiëren een van eenig wanbedrijf betichten zeeman aanhouden, stellen zij hem ter beschikking van den procureur des Konings en brengen zulks ter kennis van den waterschout.

Art. 65. Telkenmale als zij het noodig oordeelen, mogen de waterschouten de hulp der openbare macht inroepen, met inachtneming, te dien opzichte, van de formaliteiten voor politiezaken voorgeschreven.

Art. 66. Alle Belgische overheden verleen hun medewerking aan de waterschouten voor de uitvoering van hun opdracht.

Art. 67. Voor elk kantoor van den waterschout wordt een dienstregeling opgemaakt die aan de goedkeuring van het beheer van het zeewezen onderworpen wordt.

Art. 68. De door de waterschouten opgemaakte akten zijn aan het zegel en de registratie onderworpen in al de gevallen waarin de wet er niet van ontslaat.

Vorm en model van de onderscheidenlijk door de waterschouten en door de kapiteins op te maken akten worden bepaald bij ministerieel besluit.

Art. 69. De bepalingen van dit besluit, alsmede van de wet van 27 September 1842 worden in het Vlaamsch en in het Fransch aangeplakt in de voor het publiek toegankelijke lokalen van de kantoren van den waterschout.

Art. 70. Bij dit besluit zijn al de vroegere bepalingen betreffende de zeevaartpolitie ingetrokken.

Het wordt van kracht op 1 November 1929.

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, den 10ⁿ September 1929.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,

MAURICE LIPPENS.

Art. 64. Si d'autres officiers de police arrêtent un marin prévenu de quelque délit, ils le remettent à la disposition du procureur du Roi et en informent le commissaire maritime.

Art. 65. Les commissaires maritimes peuvent, dans tous les cas où ils le jugent nécessaire, requérir la force publique en se conformant, à cet égard, aux formalités prescrites pour les affaires de police.

Art. 66. Toutes les autorités belges prêtent leur concours aux commissaires maritimes dans l'exécution de leur mission.

Art. 67. Il est établi pour chaque commissariat maritime un règlement d'ordre intérieur soumis à l'approbation de l'administration de la marine.

Art. 68. Les actes dressés par les commissaires maritimes sont assujettis au timbre et à l'enregistrement dans tous les cas où la loi ne dispense pas de ces formalités.

Un arrêté ministériel déterminera la forme et le modèle des actes à dresser par les commissaires maritimes, ainsi que de ceux qui doivent être dressés par les capitaines.

Art. 69. Les dispositions du présent arrêté, ainsi que celles de la loi du 27 septembre 1842 seront affichées, en langues flamande et française, dans les locaux des commissariats maritimes accessibles au public.

Art. 70. Le présent arrêté rapporte toutes les dispositions antérieures relatives à la police maritime.

Il entrera en vigueur à partir du 1^{er} novembre 1929.

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 septembre 1929.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

MAURICE LIPPENS.

production de la quittance délivrée par ce receveur exonère le capitaine de l'obligation de payer une seconde fois cette taxe au port de destination; c'est dans ce dernier port que doivent être payées les autres prestations de service qui auraient été exigées du commissaire maritime pendant le séjour du navire dans le dit port.

Par dérogation à la disposition ci-dessus, les navires entrant à Anvers à destination de Bruxelles sont admis à acquitter dans ce dernier port les divers droits de police maritime.

Art. 59. Les navires entrant en relâche à Ostende, à Zeebrugge ou à Nieuport ne paient que la moitié du droit fixe de police maritime. Les autres prestations de service que les capitaines de ces navires seraient dans le cas de devoir exiger du commissaire maritime sont payées d'après le taux entier du tarif.

Art. 60. Les navires nationaux ou étrangers sortis d'Ostende, de Nieuport ou de Zeebrugge et qui par une circonstance quelconque seraient obligés dans les trente jours d'y rentrer en relâche, sont exempts du droit fixe de police maritime.

Les autres droits sont payés comme prescrit.

Art. 61. Les navires de pêche sont exonérés du paiement du droit fixe de police maritime; les enrôlements et les licenciements sont faits à titre gratuit, sauf la réserve indiquée ci-dessus pour le timbre.

Pour toute arrestation de pêcheur en rupture de contrat, il est payé 9 francs, transport à bord non compris.

Art. 62. Il est interdit aux fonctionnaires chargés de l'exécution du présent arrêté de percevoir d'autres droits ou des droits plus élevés que ceux énumérés ci-dessus ou de recevoir une rémunération quelconque, à quelque titre que ce soit.

CHAPITRE XV. — *Dispositions générales.*

Art. 63. Les commissaires maritimes sont tenus de faire, sans retard, à l'administration centrale de la marine, rapport de tous faits susceptibles d'intéresser celle-ci ou ses services, venus à leur connaissance ou relevant de leur compétence; ils adressent de même à l'administration précitée copie de tous actes dressés à leur intervention ou déposés entre leurs mains et qu'elle a intérêt à connaître pour l'accomplissement de la haute mission qui lui est dévolue par l'article 1^{er}.

Les commissaires maritimes doivent, en outre, adresser :

1^o Au procureur du Roi de l'arrondissement, rapport sur les infractions dont la constatation leur incombe;

2^o Aux consuls étrangers, copie ou extrait de ceux de ces rapports qui pourraient les concerner.

b) Entre 21 heures et 6 heures : 60 francs par heure et 30 francs pour chaque demi-heure ou fraction de demi-heure au delà d'une heure.

Lorsque les prestations sont effectuées à bord d'un navire, ces taxes sont perçues indépendamment de celles mentionnées au 2° ci-dessus.

Sont considérées comme ayant été effectuées à bord du navire, les prestations qui ont lieu dans les bureaux établis par les armateurs près des postes d'accostage de leurs navires;

4° Droit de présence des agents de la police maritime au départ du navire, la première heure commencée comptant toujours pour une heure :

a) Entre 9 et 18 heures : 6 francs par heure pour chaque agent, plus 3 francs pour chaque demi-heure ou fraction d'une demi-heure au delà d'une heure;

b) Entre 6 et 9 heures et entre 18 et 21 heures : 9 francs par heure, plus 4 fr. 50 c. pour chaque demi-heure ou fraction de demi-heure au delà d'une heure;

c) Entre 21 heures et 6 heures : 12 francs par heure, plus 6 francs pour chaque demi-heure ou fraction de demi-heure au delà d'une heure;

5° Pour l'arrestation d'un marin en rupture de contrat, son transport à bord non compris : 18 francs.

Cette taxe est payée soit par le capitaine, soit par le consul qui aura requis l'arrestation;

6° Pour la mise d'un navire ou d'un bateau à la chaîne, la partie requérante paie un droit fixe de 36 francs augmenté, éventuellement, des droits prévus au 4° ci-dessus pour présence au départ;

7° Toutes copies d'actes autres que ceux mentionnés dans le présent article qui seraient requises par les parties intéressées sont payées sur le pied déterminé par les greffes des justices de paix dans les matières civiles et sur celui qui est fixé pour les greffiers en général par l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1920 dans les matières criminelles et par les dispositions modifiant cet arrêté.

8° Les parties intéressées doivent payer séparément les frais de timbres et d'enregistrement des actes rédigés par les commissaires maritimes, dans le cas où la loi ne dispense pas de cette formalité;

9° Tout navire rentrant au moins deux fois pendant le même mois dans un port du royaume ne paie les droits indiqués sous le n° 1 que pour le premier voyage du mois.

Art. 57. Les rôles d'équipage, les actes d'enrôlement, les mutations, les actes de paiement et le visa des rôles d'équipage se font à titre gratuit, sauf la réserve indiquée ci-dessus pour le timbre.

Art. 58. Tout navire entrant à Anvers, à Ostende ou à Zeebrugge et destiné pour un port de l'intérieur paie le droit fixe de police maritime au receveur à Anvers, à Ostende ou à Zeebrugge. La

Art. 3. Copie de l'exploit de saisie est laissée sur-le-champ au capitaine ou, à son défaut, à la personne qui a la garde du bâtiment. Notification de l'exploit est donnée au commissaire maritime ou, à son défaut, au capitaine du port, avec sommation de retenir le bâtiment saisi.

Dans les canaux ou rivières à écluses qui ne sont pas du ressort d'un commissaire maritime ou d'une capitainerie de port, cette notification peut être faite aux éclusiers qui se trouvent en aval ou en amont du lieu où séjourne le bâtiment.

Si la notification est, en outre, faite à l'administration du pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.

(Art. 3 de la loi du 4 septembre 1908 relative à la saisie et à la surenchère sur aliénation volontaire des navires et des bateaux, ainsi qu'à la compétence en matière maritime et fluviale.)

Aux termes d'une dépêche ministérielle du 11 mars 1911 (Administration de la Marine, 2^e bureau, n^o 32), la compétence du commissaire maritime d'Anvers, en matière de saisie de bateaux, s'exerce dans les limites territoriales ci-après :

- a) Pour l'Esacut : celles qui sont déterminées par l'arrêté royal du 10 octobre 1905, modifiant l'arrêté du 24 juillet 1892, portant règlement de police sur les rades d'Anvers et d'Austruweel;
- b) Pour le port intérieur : l'écluse du canal de la Campine.

CHAPITRE XIV. — *De la recette et des tarifs des droits de police maritime.*

Art. 54. Dans toutes les localités où il existe un receveur des droits maritimes, les droits de police maritime sont payés chez ce receveur. A défaut de receveur de droits maritimes, les commissaires maritimes perçoivent eux-mêmes les droits et effectuent leurs versements chez les agents du trésor tous les mois ou plus souvent, suivant les ordres qu'ils reçoivent à cet égard de l'administration de la marine.

La justification de ces recettes est faite, chaque année, à la Cour des Comptes, comme pour celles du pilotage.

Art. 55. Les recettes des droits de police maritime sont inscrites jour par jour dans un registre spécial.

Art. 56. Le tarif des droits de police maritime est fixé de la manière suivante :

1^o Droit fixe de police maritime sans distinction de pavillon : 30 francs, plus 1 fr. 50 c. par homme d'équipage;

2^o Taxe d'enrôlement ou de licenciement, lorsque ces opérations sont effectuées à bord des navires : 3 francs par homme (avec minimum de 30 francs) jusqu'à cinquante hommes, puis 1 franc pour chaque homme supplémentaire;

3^o Lorsque l'enrôlement ou le licenciement est effectué avant 9 heures ou après 18 heures, soit au commissariat, soit à bord des navires, ces prestations donnent lieu à la perception des taxes ci-après, la première heure commencée comptant toujours pour une heure :

a) Entre 6 et 9 heures et entre 18 et 21 heures : 30 francs par heure et 15 francs pour chaque demi-heure ou fraction de demi-heure au delà d'une heure;

Le commissaire maritime s'oppose au débarquement de toute personne dont le séjour dans le royaume serait interdit ou préjudiciable à la sûreté publique, ou dont la présence à bord n'est pas régulière.

Il s'oppose éventuellement à l'embarquement des personnes non régulièrement enrôlées ou qui ne sont pas portées sur la liste des passagers.

Art. 47. Les décès qui se produisent dans les ports belges à bord des navires étrangers sont déclarés aussitôt par le capitaine ou par le consul du pays auquel appartient le navire. Le commissaire maritime veille à l'observation des prescriptions relatives à l'état civil.

Art. 48. Lorsque le commissaire maritime se présente à bord d'un navire étranger pour y remplir les devoirs de sa charge et qu'on lui en refuse l'entrée, il dresse procès-verbal du fait et en envoie sur-le-champ un double au consul de la nation à laquelle appartient le bâtiment.

Si le consul n'ordonne point la mainlevée de l'obstacle que l'on oppose au commissaire maritime, ce dernier en rend compte au procureur du Roi et à l'administration supérieure, qui agissent comme de droit.

Art. 49. Sont applicables aux navires étrangers, l'alinéa 2 de l'article 13 et les articles 30, 33, 41, 42 et 50 du présent arrêté.

CHAPITRE XII. — *De la surveillance de l'embarquement des passagers et du visa des passeports.*

Art. 50. Tout capitaine de navire est tenu de remettre au commissaire maritime, au moins douze heures avant son départ d'un port belge, la liste de toute personne étrangère à l'équipage qui s'embarque à bord de son navire. Il doit également compléter d'urgence cette liste si, après sa remise, de nouveaux passagers se présentent à l'embarquement.

Art. 51. Le commissaire maritime peut en tout temps se rendre à bord des navires belges ou y déléguer un de ses agents afin d'y contrôler la présence des personnes étrangères à l'équipage.

Art. 52. Le commissaire maritime se conforme, pour ce qui concerne le visa des passeports des passagers, aux ordres qu'il reçoit de l'administrateur de la sûreté publique, soit directement, soit à l'intervention de l'administration de la marine.

CHAPITRE XIII. — *De la saisie des navires.*

Art. 53. Lorsqu'il est légalement requis de prêter son ministère pour assurer l'exécution de la saisie d'un navire belge ou étranger, le commissaire maritime obtempère à la réquisition au vu de l'ordonnance ou du jugement autorisant la saisie. Il notifie son intervention au capitaine et veille par toute mesure à ce qu'il ne soit passé outre de la décision judiciaire.

Art. 83. Les commissaires maritimes et les consuls poursuivent d'office ou sur dénonciation les infractions commises par les capitaines et procèdent comme il est dit à l'article précédent.

Les commissaires maritimes et les consuls feront débarquer le capitaine si, par suite de la gravité des faits qui lui sont reprochés, la sécurité du navire ou des personnes embarquées l'exige.

Ils assureront son renvoi dans un port du royaume par la voie la plus rapide et prendront, autant que possible, d'accord avec l'armement, les mesures nécessaires pour le remplacement du capitaine ainsi débarqué.

(Art. 82 et 83 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.)

Lorsque l'infraction commise par un officier constitue, en même temps, une atteinte à la discipline, les faits incriminés doivent être dénoncés au commissaire de l'Etat près le conseil d'enquête maritime dans les mêmes conditions que les fautes de discipline et professionnelles dont il est question à l'article 39.

Art. 41. Le commissaire maritime prête main forte au capitaine qui requiert son ministère afin de rétablir le bon ordre à son bord.

Art. 42. Le commissaire maritime procède, sur la réquisition des autorités compétentes, à l'arrestation de marins inculpés. Il informe de cette arrestation le capitaine du navire à bord duquel les marins arrêtés étaient enrôlés, ainsi que le consul de leur nationalité.

CHAPITRE XI. — *Des navires et des marins étrangers.*

Art. 43. Lorsqu'un navire étranger se trouve dans un port belge où ne réside pas de consul du pays auquel il appartient et que le capitaine de ce navire en fait la demande par écrit, le commissaire maritime est tenu de dresser un acte d'enrôlement suivant les déclarations des parties et de le remettre au capitaine. Dans ce cas, il s'assure que les marins enrôlés sont, au regard des lois belges, libres d'engagement maritime et d'obligations militaires, et que, au surplus, ils ne sont pas recherchés par les autorités judiciaires.

Art. 44. Lorsqu'il en est requis par les capitaines des navires étrangers, le commissaire maritime délègue un ou plusieurs de ses agents à l'effet de procéder à l'appel de l'équipage, de constater, s'il y a lieu, la défaillance des marins enrôlés et de procéder à leur arrestation s'il en est requis par l'autorité compétente.

Art. 45. A la demande des capitaines des navires étrangers et, s'il ne réside pas dans le port de consul du pays auquel appartient le navire, le commissaire maritime assiste au licenciement et au paiement des équipages étrangers. Il se borne, en pareil cas, à dresser l'acte de licenciement et de paiement et à le remettre au capitaine.

Art. 46. Les capitaines des navires étrangers sont tenus de remettre au commissaire maritime, dès leur arrivée au port et avant de le quitter, une liste des personnes se trouvant à leur bord, à quelque titre que ce soit.

Il sera dressé procès-verbal du tout, signé par le capitaine et l'officier déclarant, et mention en sera faite sur le registre de bord. Le procès-verbal ainsi dressé fera foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 78. Au premier port étranger ou de la colonie où le capitaine abordera, il remettra les procès-verbaux qu'il aura dressés au consul ou au commissaire maritime de la colonie, qui en informeront immédiatement le procureur du Roi du ressort.

Le consul complètera au besoin l'instruction et fera, s'il le juge nécessaire, débarquer le prévenu pour l'envoyer avec les pièces du procès, dans un port du royaume, ou, si le coupable est un indigène du Congo, et s'il y a possibilité, dans un port de la colonie. Le procureur du Roi de la colonie, après avoir au besoin complété l'instruction, fera, s'il le juge nécessaire, arrêter le prévenu et, suivant le cas, le fera poursuivre devant les tribunaux de la colonie ou le renverra dans un port de la métropole.

Art. 79. Au premier port belge où le capitaine abordera, il remettra les procès-verbaux qu'il aura dressés, au commissaire maritime, qui les transmettra immédiatement au procureur du Roi de l'arrondissement, et fera, s'il le juge nécessaire, emprisonner le prévenu, en attendant une décision.

Art. 80. Si les faits se sont passés en Belgique, le capitaine déposera ses procès-verbaux entre les mains du commissaire maritime au plus tard le lendemain du jour où le crime ou le délit aura été découvert; s'ils se sont passés dans un port de la colonie ou à l'étranger, dans une localité où réside un consul, il les déposera, dans le même délai, auprès du commissaire maritime colonial ou du consul; et si les faits ont eu lieu soit pendant ou après l'appareillage, soit en mer, soit dans une localité étrangère, où il n'y a pas de consul de Belgique, il les déposera, dans le même délai, entre les mains du commissaire maritime ou du consul du premier port où le navire abordera.

Art. 81. Les consuls et les commissaires maritimes du royaume et de la colonie dresseront acte de la comparution du capitaine et de ses déclarations; leurs procès-verbaux feront foi de ce qu'ils constatent, jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux dressés par les consuls seront enregistrés à la chancellerie du consulat et transmis ensuite au Ministère des Affaires étrangères, qui les fera parvenir avec les annexes au procureur du Roi du royaume ou de la colonie.

Les procès-verbaux dressés par les commissaires maritimes de la colonie seront transmis, avec les annexes, au procureur du Roi du ressort, qui y donnera la suite qu'ils comportent ou les renverra au commissaire maritime du port d'Anvers. Celui-ci les fera parvenir à son tour au procureur du Roi compétent.

Une expédition certifiée conforme sera, en outre, délivrée par le commissaire maritime de la colonie ou par le consul au capitaine, lequel sera tenu de la déposer dans les vingt-quatre heures entre les mains du commissaire maritime du port d'arrivée dans le royaume.

(Art. 77 à 81 de la loi du 5 juin 1928 portant *revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.*)

Le commissaire maritime se conforme, en outre, aux prescriptions des articles 82 et 83 de la même loi.

Art. 82. En l'absence de procès-verbal dressé par le capitaine, les commissaires maritimes du royaume et de la colonie, les consuls, ainsi que les agents de l'autorité compétente, agissant d'office ou sur dénonciation, procéderont à une enquête sommaire et préparatoire. Les commissaires maritimes du royaume transmettent d'urgence leur rapport au procureur du Roi compétent. Les commissaires maritimes de la colonie et les consuls les transmettent, sans délai, comme il est dit à l'article précédent.

Art. 71. Le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est attribué, sans recours :

- 1° Aux commissaires maritimes des ports du royaume;
- 2° Aux commissaires maritimes des ports du Congo et aux consuls belges résidant dans les ports étrangers;
- 3° Au capitaine du navire.

Art. 72. Ce droit s'exerce de la manière suivante :

- 1° Quand le navire est dans un port belge, le droit de discipline appartient au commissaire maritime, et c'est à lui que le capitaine doit adresser sa plainte;
- 2° Quand le navire est dans un port de la colonie ou dans un port étranger, le droit de discipline appartient au commissaire maritime colonial ou au consul à qui la plainte doit être adressée par le capitaine;
- 3° En mer, et même dans un port, en l'absence des autorités ci-dessus dénommées, le capitaine du navire applique les peines de discipline, sauf à en rendre compte au commissaire maritime du port d'arrivée en Belgique et, dans l'entretemps, au premier port où le navire relâchera, au consul ou, éventuellement, au commissaire maritime colonial.

Les commissaires maritimes des ports du royaume prononcent les peines pour toutes les fautes de discipline commises au cours du voyage et sur lesquelles les commissaires maritimes des ports de la colonie ou les consuls n'ont pas statué.

(Art. 71 et 72 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.)

Art. 38. Pour l'application de l'article qui précède, le commissaire maritime agit d'office ou sur plainte du capitaine.

Le commissaire maritime veille à ce que les prescriptions de l'article 76 de la loi du 5 juin 1928, citées à l'article précédent, soient observées.

Art. 76. Toute faute de discipline sera mentionnée par le capitaine dans le registre de bord prescrit par l'article 61 du livre II du Code de commerce.

L'autorité qui aura statué y inscrira sa décision après avoir entendu le coupable. Celui-ci sera requis de signer. Si le coupable ne sait ou refuse de signer, il en sera fait mention.

(Art. 76 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.)

Art. 39. Le commissaire maritime procède à une enquête approfondie sur toute faute de discipline commise par les capitaines et officiers de tous grades enrôlés à bord des navires belges, et il rend compte des faits ainsi que du résultat de son enquête au commissaire de l'Etat près le conseil d'enquête maritime. Il agira de même en ce qui concerne les fautes professionnelles commises par les capitaines et les officiers au cours ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

Art. 40. Le commissaire maritime reçoit les procès-verbaux et rapports dressés par les capitaines des navires belges conformément aux prescriptions de l'article 77 de la loi du 5 juin 1928 visée à l'article 37 ci-dessus et il procède ainsi qu'il est prévu aux articles 79 et 81 de la dite loi.

Art. 77. Lorsqu'un crime ou délit aura été commis pendant le voyage, le capitaine, assisté de l'officier qui aura fait rapport, procédera aussitôt à une instruction sommaire et préparatoire, recevra les dépositions des témoins.

A bord des vaisseaux et autres bâtiments de l'Empereur, par l'officier commandant le bâtiment, ou, à son défaut, par celui qui le supplée dans l'ordre de service, l'un ou l'autre conjointement avec l'officier d'administration ou avec celui qui en remplit les fonctions; Et, à bord des bâtiments de commerce, par l'écrivain du navire ou celui qui en fait les fonctions; l'un ou l'autre conjointement avec le capitaine, le maître ou le patron, ou, à leur défaut, par ceux qui les remplacent.

Dans tous les cas, ces testaments devront être reçus en présence de deux témoins.

(Art. 59, 60, 61, 86, 87 et 988 du Code civil.)

Les diligences prescrites par ces articles aux préposés de l'inscription maritime sont accomplies par le commissaire maritime.

Art. 36. Le commissaire maritime fait les recherches nécessaires pour retrouver les héritiers ou représentants des marins engagés à bord des navires belges, ainsi que des marins belges engagés à bord des navires étrangers décédés, restés en arrière ou disparus. Si ces recherches restent infructueuses ou si les héritiers ou représentants ne se présentent point, le commissaire maritime dépose à la Caisse des Consignations les biens, les gages et les deniers délaissés par ces marins et qui lui auront été remis par les capitaines.

Ceux-ci dressent, au moment de la constatation du décès ou de la disparition, un inventaire de tous les objets et valeurs délaissés. Cet inventaire est fait en double expédition, signé par deux témoins choisis parmi les principaux de l'équipage et remis au commissaire maritime dès le retour dans un port du royaume.

CHAPITRE X. — *De l'action disciplinaire et pénale des commissaires maritimes.*

Art. 37. Le commissaire maritime prononce les peines prévues par l'article 6 de la loi du 5 juin 1928 formant code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, et encourues du chef de fautes de discipline commises à bord des navires belges pendant leur séjour dans un port du royaume, ou lorsque, commises dans un port étranger ou de la colonie, les commissaires maritimes des ports du Congo ou le consul n'ont pas statué.

Art. 6. Les peines applicables aux fautes de discipline sont :

A. Pour les marins :

La retenue de un à dix jours de salaire, ou de dix à cent francs si l'équipage est engagé à la part.

B. Pour les officiers :

La retenue de un à quinze jours de traitement.

C. Pour les passagers :

Passagers de cabine : la consigne en chambre pendant quatre jours au plus.

Passagers d'entrepont : l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus.

(Art. 6 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.)

Lorsque ces peines ont été appliquées par le capitaine en cours de voyage ou dans un port en l'absence d'un consul, le capitaine en rend compte au commissaire maritime à son retour dans un port belge.

qui, s'il le juge utile, peut requérir la production du journal de bord ou le dépôt entre ses mains d'une copie du rapport de mer, procéder à toute enquête et, notamment, à l'audition des témoins. Le procès-verbal constatant la déclaration faite par le capitaine et, éventuellement, par les témoins, est signé par le ou les déclarants et par le commissaire maritime.

Art. 35. Les capitaines, en ce qui concerne la rédaction et le dépôt des actes d'état civil, ainsi que la réception de testaments, les commissaires, en ce qui concerne les formalités qu'ils ont à accomplir à la suite de ce dépôt, se conforment aux dispositions des articles 59, 60, 61, 86, 87 et 988 et suivants du Code civil relatifs aux actes de naissance, de décès et aux testaments.

Art. 59. S'il naît un enfant pendant un voyage de mer, l'acte de naissance sera dressé, dans les vingt-quatre heures, en présence du père, s'il est présent, et de deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage.

Cet acte sera rédigé, savoir : sur les bâtiments de l'Empereur, par l'officier d'administration de la marine, et, sur les bâtiments appartenant à un armateur ou négociant, par le capitaine, maître ou patron du navire. L'acte de naissance sera inscrit à la suite du rôle d'équipage.

Art. 60. Au premier port où le bâtiment abordera, soit de relâche, soit pour toute autre cause que celle de son désarmement, les officiers de l'administration de la marine, capitaine, maître ou patron seront tenus de déposer deux expéditions authentiques des actes de naissance qu'ils auront rédigés, savoir, dans un port français, au bureau du préposé à l'inscription maritime; et, dans un port étranger, entre les mains du consul.

L'une de ces expéditions restera déposée au bureau de l'inscription maritime, ou à la chancellerie du consulat; l'autre sera envoyée au ministre de la marine, qui fera parvenir une copie, de lui certifiée, de chacun desdits actes, à l'officier de l'état civil du domicile du père de l'enfant, ou de la mère, si le père est inconnu; cette copie sera inscrite de suite sur les registres.

Art. 61. A l'arrivée du bâtiment dans le port du désarmement, le rôle d'équipage sera déposé au bureau du préposé à l'inscription maritime, qui enverra une expédition de l'acte de naissance, de lui signée, à l'officier de l'état civil du domicile du père de l'enfant, ou de la mère, si le père est inconnu; cette expédition sera inscrite de suite sur les registres.

Art. 86. En cas de décès pendant un voyage de mer, il en sera dressé acte dans les vingt-quatre heures, en présence de deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou, à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage. Cet acte sera rédigé, savoir : sur les bâtiments de l'Empereur, par l'officier d'administration de la marine; et, sur les bâtiments appartenant à un négociant ou armateur, par le capitaine, maître ou patron du navire. L'acte de décès sera inscrit à la suite du rôle de l'équipage.

Art. 87. Au premier port où le bâtiment abordera, soit de relâche, soit pour toute autre cause que celle de son désarmement, les officiers de l'administration de la marine, capitaine, maître ou patron, qui auront rédigé des actes de décès, seront tenus d'en déposer deux expéditions, conformément à l'article 60.

A l'arrivée du bâtiment dans le port de désarmement, le rôle d'équipage sera déposé au bureau du préposé à l'inscription maritime. Il enverra une expédition de l'acte de décès, de lui signée, à l'officier de l'état civil du domicile de la personne décédée; cette expédition sera inscrite de suite sur les registres.

Art. 988. Les testaments faits sur mer, dans le cours d'un voyage, pourront être reçus, savoir :

Art. 115. En cas de refus de comparution ou de défaut de l'une des parties, il est donné acte au demandeur en conciliation de sa demande de comparution.

(Art. 113 à 115 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

CHAPITRE VIII. — *De la surveillance des navires belges.*

Art. 30. Aucun navire ne peut quitter un port belge sans l'autorisation préalable du commissaire maritime.

A cet effet, le capitaine fournit, dans les vingt-quatre heures qui précèdent le départ du navire, une déclaration écrite mentionnant la date prévue pour le départ, ainsi que la destination du navire. Un certificat est remis au navire en partance.

Le commissaire maritime peut s'opposer au départ de tout navire qui ne satisfait pas aux lois et règlements de police maritime.

Les autorités du port refusent la sortie des bassins et l'administration des douanes la délivrance des expéditions de sortie aux navires qui ne sont pas munis d'un certificat valable.

Art. 31. Le commissaire maritime dénonce aux autorités militaires les marins belges réfractaires ou déserteurs de l'armée qui se trouvent à bord des navires séjournant dans le port.

Il procédera à leur arrestation sur la réquisition des autorités précitées.

Art. 32. Le commissaire maritime peut, si la demande en est faite en temps utile par le capitaine d'un navire en partance, déléguer un ou plusieurs agents à l'effet de procéder à bord à l'appel de l'équipage et de constater éventuellement la défaillance des marins enrôlés.

Art. 33. Le commissaire maritime exerce, au surplus, à l'égard des individus faisant partie des équipages des navires de commerce, tant à terre qu'à bord de ces navires, tous autres actes de police administrative ou judiciaire qui sont, en général, de la compétence du commissaire de police.

CHAPITRE IX. — *Des actes divers dressés par les capitaines.*

Art. 34. Tout capitaine d'un navire belge est tenu de déposer entre les mains du commissaire maritime, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port belge, tous actes qu'il a été amené à dresser en cours de voyage, conformément aux dispositions légales existantes. Il est tenu aussi de déclarer au commissaire maritime tous incidents de navigation et tous accidents survenus au cours du voyage ou pendant le séjour du navire dans un port du royaume, soit au navire même, soit à une des personnes embarquées à quelque titre que ce soit.

Cette déclaration est faite verbalement et doit comporter un exposé des causes et circonstances des faits rapportés. Il en est éventuellement dressé procès-verbal par le commissaire maritime,

Art. 24. La comparution en conciliation est obligatoire.

Le commissaire maritime reçoit les demandes de conciliation et fait comparaître les parties à la date la plus rapprochée où celles-ci peuvent être entendues contradictoirement.

Art. 110. La comparution en conciliation devant le commissaire maritime ou le consul est obligatoire.

Art. 111. La comparution en conciliation a lieu volontairement ou sur simple requête, même verbale, présentée au commissaire maritime ou au consul, par la partie la plus diligente.

Dans les limites des nécessités du service, ainsi qu'il est prévu à l'alinéa 1^{er} de l'article 45 ci-dessus, le capitaine donnera aux marins toutes facilités pour exercer ce recours.

(Art. 110 et 111 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Art. 25. Un jour de la semaine pourra être fixé spécialement pour les comparutions en conciliation.

Toutefois, si les parties et leurs témoins éventuels comparaissent volontairement, le commissaire maritime les entend, si possible, sur-le-champ et statue d'urgence.

Art. 112. Le commissaire maritime ou le consul entend les parties et les témoins et statue d'urgence.

(Art. 112 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Art. 26. Si la demande de comparution en conciliation a lieu sur simple requête, même verbale, de la partie la plus diligente, le commissaire maritime convoque les parties et les témoins.

Art. 27. L'appel des parties en conciliation a lieu par simple lettre.

Cette lettre, qui sera délivrée sans frais, indique les lieu, jour et heure de comparution, ainsi que les noms, profession et résidence actuelle des parties. En outre, elle énonce sommairement l'objet du litige. Il y aura au moins deux jours francs entre la remise de la lettre et la séance indiquée.

Art. 28. Le commissaire maritime peut, en cas d'empêchement légitime, autoriser les parties à se faire représenter en conciliation, soit par un avocat inscrit, soit par toute autre personne agréée par lui.

Art. 29. Après audition des parties en leurs prétentions et moyens, le commissaire maritime s'efforce de les concilier. Il procède ensuite, ainsi qu'il est prévu aux articles 113 et 115 de la loi précitée du 5 juin 1928.

Art. 113. Il est dressé, séance tenante, un procès-verbal de conciliation ou de non-conciliation. Ce document indique sommairement les clauses de l'accord conclu entre les parties ou les motifs pour lesquels il n'a pu se produire.

Ce procès-verbal est signé par les comparants ou mention est faite qu'ils ne savent ou ne peuvent signer. Il en est délivré expédition certifiée et revêtue du sceau du commissariat maritime ou du consulat à celles des parties qui en font la demande.

Le procès-verbal de non-conciliation porte permis de citer devant la juridiction compétente prévue par le chapitre II ci-après.

Art. 114. Les conditions de l'accord intervenu sont obligatoires.

Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés sont annulés. Ils peuvent être remis ensuite aux héritiers du titulaire.
Les livrets ou déclarations d'identité des marins coupables de rupture du contrat d'engagement, dans le cas de l'article 30, alinéa 3, ne seront restitués que moyennant autorisation du Ministre de la Marine.

(Art. 4 à 8 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

En cas d'application de l'article 7 de la loi susvisée, le duplicata du livret est délivré moyennant paiement d'une somme de cinq francs et mention de cette délivrance est faite à la matricule ainsi qu'à la matricule générale.

CHAPITRE VII. — *Du rôle du commissaire maritime comme conciliateur des différends d'ordre professionnel intéressant les marins.*

Art. 22. Le commissaire maritime du port où se trouve le navire est chargé de concilier les contestations relatives au travail maritime ou à l'application de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime, à l'exclusion de celles qui intéressent les capitaines.

Il reçoit, en outre, toute plainte touchant aux matières relevant de sa compétence.

Art. 45. Le marin qui, dans un port du royaume ou à l'étranger, désirera formuler une plainte à raison de l'inobservation des prescriptions du présent titre, en informera le capitaine, qui sera tenu, à moins d'impossibilité majeure, de lui donner les facilités nécessaires pour se rendre devant le commissaire maritime ou le consul. Ceux-ci agiront ainsi qu'il est prévu aux articles 112 et suivants ci-après.

En cours de voyage, toute plainte d'un ou de plusieurs marins est formulée par écrit et remise au capitaine, lequel est tenu de la faire parvenir sans délai au commissaire maritime ou au consul du premier port où le navire abordera.

Le commissaire maritime ou le consul saisi d'une plainte formulée dans les conditions des deux alinéas précédents ouvrira une enquête immédiate en se faisant éventuellement assister d'experts techniques. Il peut prescrire telles mesures urgentes qu'il jugera opportunes.

Tout marin auteur d'une plainte reconnue non fondée est passible de peines disciplinaires et, éventuellement, de dommages-intérêts.

Art. 108. Sauf en ce qui concerne les litiges qui s'élèvent entre armateurs et capitaines du commerce et entre armateurs à la pêche et pêcheurs, les contestations relatives au travail maritime sont vidées par voie de conciliation ou, à défaut de conciliation, par voie de jugement, conformément aux règles de compétence et de procédure établies par le présent titre.

Art. 109. Les contestations visées à l'article précédent sont vidées par voie de conciliation en Belgique par le commissaire maritime du port où se trouve le navire, ou à l'étranger par le consul de Belgique du port où se trouve le navire ou du premier port où le navire fait escale.

(Art. 45, 108 et 109 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Art. 23. Dans les ports où il existe plusieurs commissaires maritimes, le commissaire chef du service est spécialement chargé de la conciliation; toutefois, un de ses adjoints pourra être désigné pour le suppléer dans l'accomplissement de cette mission.

Art. 2. Il est tenu dans chacun des commissariats maritimes du royaume un registre matricule des marins.

En outre, une matricule générale est tenue au commissariat maritime d'Anvers pour les marins naviguant au commerce.

Pour les marins naviguant à la pêche, une matricule générale est tenue au commissariat maritime d'Ostende.

Art. 3. Tout marin naviguant sous pavillon belge doit être immatriculé lors de son premier engagement au commissariat maritime du port d'embarquement.

Les marins engagés pour la première fois à bord d'un navire belge, dans un port étranger, sont inscrits, sur les indications des consuls et des capitaines, à la matricule générale.

(Art. 2 et 3 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Art. 21. Le livret et la déclaration d'identité qui en tient lieu sont délivrés et retirés conformément aux dispositions des articles 4 et 8 de la loi précitée du 5 juin 1928.

Ces documents sont conformes aux modèles annexés au présent arrêté. Ils sont délivrés en français ou en flamand, au choix du titulaire.

Art. 4. Tout marin naviguant sous pavillon belge doit être porteur d'un livret qui lui est délivré par le commissaire maritime du port de son premier engagement. Toutefois, les capitaines autres que les patrons pêcheurs sont dispensés de cette obligation. Une déclaration d'identité pourra remplacer le livret pour les marins étrangers embarqués à bord d'un navire belge.

Les consuls délivreront aux marins qui contractent dans un port étranger leur premier engagement à bord d'un navire belge une déclaration d'identité qui tiendra lieu de livret en attendant que celui-ci soit dressé, s'il y a lieu, par les autorités maritimes du royaume, lors du premier engagement du marin à bord d'un navire belge dans un port belge.

Art. 5. Le livret reproduit le numéro du registre matricule du port d'immatriculation et, éventuellement, celui du registre de la matricule générale.

Le livret porte le signalement du titulaire, l'indication de ses nom et prénoms, la date et le lieu de sa naissance, le lieu de son domicile, la qualité en laquelle il est engagé, ainsi que sa signature. Il mentionne la date et le lieu de tout engagement, le nom, le tonnage brut des navires, le nom des capitaines, ainsi que les voyages projetés; la date et le lieu de tout licenciement, ainsi qu'éventuellement le paiement des frais de rapatriement, avec indication du port de rapatriement, le tout attesté par la signature du capitaine et du commissaire maritime ou du consul.

Le livret contient, en outre, en français et en flamand, les dispositions principales de la présente loi.

Un arrêté royal déterminera la forme et le modèle du livret du marin ainsi que la teneur et la forme de la déclaration d'identité prévue aux alinéas 1 et 2 de l'article 4.

Art. 6. Les livrets des marins engagés ou la déclaration d'identité en tenant lieu sont remis, avant le départ du navire, aux capitaines qui en restent dépositaires jusqu'au moment du débarquement régulier du marin.

Art. 7. Sauf le cas de force majeure, tout marin qui perd son livret ou sa déclaration d'identité n'en obtient un duplicata qu'à son licenciement subséquent d'un navire belge.

Art. 8. Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés, disparus ou qui auront rompu contrairement aux dispositions de la présente loi leur contrat d'engagement, sont remis sans délai par le capitaine au commissaire maritime ou au consul belge du premier port où le navire aborde.

La mention du paiement est faite sur le rôle d'équipage; elle est signée par les gens de mer licenciés.

Lorsque le rôle est périmé, le capitaine reçoit, à sa demande, un extrait certifié conforme des mentions de paiement.

Art. 19. Le commissaire maritime dispose du produit des retenues sur traitements et salaires des marins, opérées en cours de voyage, comme il est prévu à l'article 85 de la loi du 5 juin 1928, formant Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

Art. 85. Le produit des retenues sur les traitements et les salaires opérées en vertu de la présente loi sera versé, par les soins des commissaires maritimes, à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, sous déduction, au profit du propriétaire ou de l'armateur, des frais ou dommages-intérêts qui seront éventuellement fixés par le tribunal compétent.

(Art. 85 de la loi du 5 juin 1928 portant revision du code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.)

Art. 62. Le marin absent sans autorisation au moment où il doit prendre son service ou qui s'absente pendant le cours de son contrat sans autorisation, perd le droit à ses gages pendant la durée de son absence, sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés par l'armateur.

Les dispositions du présent article ne préjudicient en rien celles de l'article 30.

Art. 63. En cas de congédiement du marin pour absence irrégulière, le capitaine pourra retenir sur les salaires restant dus, quinze jours de gages.

Le capitaine consignera les sommes ainsi retenues entre les mains du commissaire maritime pour sûreté des dommages-intérêts que le marin pourrait être condamné à payer à l'armateur du chef du préjudice subi.

Les sommes consignées sont restituées au marin si, dans le délai d'un mois à compter de la fin du voyage, aucune action en dommages-intérêts n'a été introduite en justice par l'armateur.

Art. 64. Il est interdit à l'armateur d'opérer sur les gages du marin aucune retenue ou suspension du chef d'inexécution de ses obligations autres que celles prévues aux articles 62 et 63 ci-dessus, celles établies pour la pêche, par les usages en vigueur et prévues au contrat d'engagement à la part ou au profit ou celles imposées par le capitaine, à titre de mesure disciplinaire.

(Art. 62 à 64 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Il perçoit, en outre, les retenues à opérer sur les gages des marins, en vertu des statuts de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge et se conforme, en général, aux prescriptions de ces statuts.

CHAPITRE VI. — De l'immatriculation et du livret des marins.

Art. 20. Les marins naviguant sous pavillon belge sont inscrits à la matricule du commissariat maritime du port de leur premier enrôlement à bord d'un navire belge.

Il est procédé à l'immatriculation, conformément aux prescriptions des articles 2 et 3 de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime.

Si, dans le cas du dernier alinéa de l'article précédent, la liquidation a lieu à l'étranger, le paiement s'effectue au débarquement et sous le contrôle du consul, si l'intervention de celui-ci est requise par l'une des parties. Toutefois, en cas de rapatriement du marin, le paiement ne peut être fait qu'au retour du marin en Belgique, entre ses mains ou à ses ayants droit, auquel cas il pourra être accordé une avance acompte au moment du débarquement.

Le paiement des gages est mentionné au rôle d'équipage et sur le livret du marin.

(Art. 67 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Le capitaine doit fournir, à cet effet, un compte détaillé des gages et des indemnités dus aux marins à un titre quelconque, en vertu du contrat d'engagement.

Le commissaire s'assure que toutes les conditions de l'engagement ont été observées, notamment celles relatives aux salaires.

Art. 71. A la demande du marin, il lui sera consenti des avances à valoir sur ses gages, soit au moment de l'enrôlement, soit au cours du voyage.

Quel que soit le mode de rémunération prévu au contrat, les avances versées au moment de l'enrôlement ne pourront dépasser un mois de gages pour les marins naviguant au long cours ou un cinquième du total des gages qui seront dus par voyage, si celui-ci ne doit pas dépasser la durée d'un mois.

Les paiements d'avances versées en cours de voyage sont mentionnés au rôle d'équipage sous la signature du marin ou, à défaut, de deux officiers de l'équipage.

Les avances versées en cours de voyage ne peuvent dépasser d'un tiers les sommes restant dues au marin au moment où l'avance est demandée.

Art. 72. Le marin peut, au moment de son enrôlement, déléguer ses gages et parts sans que cette délégation puisse toutefois dépasser les deux tiers du montant total de ses gages et parts.

Les délégations sont payées aux délégataires suivant la convention des parties.

Le mode de paiement des délégations, leurs montants périodiques et les noms et adresses des bénéficiaires sont mentionnés au rôle d'équipage.

Si le marin n'a pas usé de la faculté de déléguer au moment de l'enrôlement, des délégations pourront être consenties en cours de voyage dans les limites et conditions fixées ci-dessus. La demande est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur.

L'armateur est tenu de verser régulièrement entre les mains des délégataires ou de leur faire parvenir le montant de la délégation aux échéances convenues.

Art. 73. Toute délégation de gages stipulée au moment de l'enrôlement peut être révoquée par le marin au cours du voyage.

La révocation est signifiée par écrit au capitaine, qui la consigne au rôle d'équipage et en donne connaissance à son armement par la voie la plus rapide.

Art. 74. Les avances et délégations déjà payées ou échues ne sont pas sujettes à répétition en cas de rupture du contrat d'engagement maritime par l'armateur, le capitaine ou les affréteurs. Il en est de même en cas de rupture par force majeure, sauf convention contraire.

Elles sont sujettes à restitution à concurrence des sommes excédant le montant des gages promérités au moment du décompte en cas de rupture du contrat par le fait du marin.

(Art. 71 à 74 de la loi du 5 juin 1928, portant réglementation du contrat d'engagement maritime. Voir encore articles 75 à 77, 83 et 84 de la même loi.)

adressée au commissariat maritime où le rôle a été formé et qui sera inscrit à la matricule générale d'Anvers, s'il s'agit d'enrôlement au commerce, et à la matricule générale d'Ostende, s'il s'agit d'enrôlement à la pêche.

La minute et l'expédition de l'acte de mutation sont signées par le commissaire maritime qui les dresse, le capitaine et les marins enrôlés.

Art. 17. Le commissaire maritime veille à l'observation des prescriptions de l'article 14 de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime, lorsque, exceptionnellement, le capitaine procède lui-même à l'enrôlement dans le cas prévu par cet article.

Art. 14. Si, après la clôture du rôle, des marins enrôlés faisaient défaut, le capitaine pourra, exceptionnellement et, s'il y a urgence, pourvoir à leur remplacement, jusqu'à concurrence d'un quart de l'équipage, sans l'intervention du commissaire maritime ou du consul, en observant les prescriptions des règlements en vigueur.

(Art. 14 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

En pareil cas, le capitaine s'assure de l'identité des marins ainsi engagés et de ce qu'ils ne sont pas exclus de l'enrôlement, en vertu de l'article 8.

L'engagement se fait en présence de deux témoins, dont l'un est choisi parmi les principaux de l'équipage, et l'autre, autant que possible parmi les gens de mer de la même qualité que les personnes engagées. Il doit être donné à celles-ci connaissance des conditions de leur engagement.

L'engagement est constaté au livre de bord qui portera, pour chaque personne, inscription des mentions requises pour tout enrôlement opéré par le commissaire maritime ou le consul. Le livre de bord justifie, en outre, des circonstances imprévues et fortuites qui ont nécessité le recours à la procédure prévue par le présent article.

La constatation de l'engagement effectué dans les conditions qui précèdent vaut enrôlement jusqu'à l'arrivée du navire au premier port où il est possible de faire régulariser le rôle par l'autorité compétente.

Les engagements ainsi opérés doivent être portés, dans le plus bref délai possible, par les soins du capitaine, à la connaissance du commissaire maritime du port où le rôle a été dressé.

CHAPITRE V. — Du licenciement des équipages des navires belges.

Art. 18. Le commissaire maritime, lorsqu'il en est requis par l'une des parties ou, d'office, s'il estime que la sauvegarde des intérêts en cause l'exige, intervient au licenciement soit total, soit partiel de l'équipage de tout navire belge.

Art. 67. Si la liquidation des gages a lieu dans un port belge, le paiement est effectué, au plus tard, dans les quarante-huit heures, entre les mains du marin ou, dans le cas des articles 57 et 58, entre les mains de ses ayants droit. Il se fera sous contrôle du commissaire maritime si l'intervention de celui-ci est requise par une des parties.

Art. 11. Le rôle d'équipage reste déposé au commissariat maritime. La forme et les conditions de ce document sont déterminées par arrêté ministériel.

Art. 12. Le rôle d'équipage est dressé suivant la nature de l'engagement des marins, soit pour un ou plusieurs voyages déterminés, soit pour une durée déterminée qui ne peut, en aucun cas, dépasser la fin de l'année qui suit celle au cours de laquelle le rôle a été établi.

Dans ce délai, il reste valable quel que soit le nombre des mutations survenues.

Toutefois, si des circonstances de force majeure s'opposent au renouvellement du rôle dans le délai prescrit, sa validité est prorogée jusqu'à ce qu'il ait pu être renouvelé par une autorité compétente.

CHAPITRE IV. — *Du contrôle des rôles d'équipage et des changements dans la composition des équipages des navires belges.*

Art. 13. Le commissaire maritime surveille la présence et s'assure de l'identité de toute personne se trouvant à bord d'un navire belge, à quelque titre que ce soit.

A cet effet, tout capitaine est tenu d'obtempérer à toute demande de renseignements émanant du commissaire maritime au sujet de l'identité des personnes se trouvant à son bord.

Art. 14. Dans les vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée, comme aussi dans les vingt-quatre heures qui précèdent le départ du navire, tout capitaine de navire belge est tenu de se présenter au commissariat maritime pour y faire viser son rôle d'équipage.

Ce document doit porter, au moment de sa présentation au visa, toutes les mutations survenues depuis sa formation, hormis celles qui n'auraient pas pu être régularisées comme il est dit à l'avant-dernier alinéa de l'article 17.

Toutefois, la formalité du visa n'est exigée qu'une fois dans le courant de chaque mois, s'il ne s'est pas produit de mutation.

Art. 15. Les dispositions de l'article précédent ne sont applicables aux bâtiments de pêche que lorsque des mutations se sont produites dans la composition de leur équipage.

Art. 16. Lorsque des changements surviennent dans un port du Royaume, dans la composition de l'équipage d'un navire belge, les enrôlements nouveaux sont constatés par le commissaire maritime, qui se conforme aux dispositions visées aux articles 8, 9 et 10 du présent arrêté.

Les mutations sont consignées sur la minute et l'expédition du rôle d'équipage et signées par le commissaire maritime, le capitaine et les marins enrôlés.

Si la minute n'est pas déposée au commissariat maritime où se fait la mutation, il est dressé un acte de mutation dont copie est

Sauf dans le cas de l'alinéa précédent et de l'alinéa 1^{er} de l'article 20, elle procède ensuite à l'enrôlement, ainsi qu'il est dit à l'article 13 ci-dessus.

Art. 25. Le contrat d'engagement maritime doit être rédigé en termes clairs dans une des langues visées à l'alinéa final de l'article 19 ci-dessus.

Une expédition, certifiée exacte par le sceau du commissariat maritime ou du consulat, sera placée à bord à la portée de l'équipage, ou, en cas d'impossibilité, sera tenue par le capitaine à sa disposition.

Art. 26. Le contrat d'engagement maritime doit énoncer le nom du navire, l'effectif de son équipage, le service pour lequel le marin s'engage, la fonction qu'il doit exercer, le montant du salaire et de ses accessoires ou les bases de détermination des profits, le lieu, la date et l'heure de l'embarquement.

Il déterminera le taux de rémunération du travail extraréglementaire.

Le contrat d'engagement doit indiquer en outre la durée de l'engagement ou le ou les voyages pour lequel il est contracté.

S'il est conclu pour une durée déterminée, il doit énoncer la date à laquelle l'engagement prend fin. S'il est conclu pour une durée indéterminée, il doit indiquer le délai de préavis à observer par la partie qui le résiliera.

Ce délai doit être le même pour les deux parties.

Si l'engagement est conclu pour un voyage, le contrat doit désigner le port où le voyage prendra fin et indiquer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage sera réputé terminé.

Si la durée du voyage ne peut être déterminée, le contrat devra fixer un terme maximum après lequel le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale, même si le voyage pour lequel il a contracté n'est pas achevé.

Art. 27. Le marin ne peut engager ses services qu'à temps ou pour un ou plusieurs voyages déterminés.

(Art. 22 à 27 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Art. 10. Si les parties ont établi leurs engagements réciproques par des clauses particulières, le commissaire maritime y appose son visa et en annexe une expédition au rôle d'équipage, ainsi qu'il est prescrit par l'alinéa final de l'article 13 de la loi susvisée du 5 juin 1928. Le rôle d'équipage, avec ou sans clauses particulières, et l'expédition sur timbre de ce document à délivrer au capitaine, en vertu du même alinéa de cet article, sont signés par les marins engagés, le capitaine et le commissaire maritime ou le consul qui les a dressés.

Cette formalité clôture le rôle d'équipage et donne force de loi au contrat d'engagement.

Art. 13.

Une expédition du contrat d'engagement, visée par le commissaire maritime, est annexée à l'expédition du rôle d'équipage délivrée au capitaine.

Art. 28. Le contrat d'engagement maritime acquiert force de loi par la clôture du rôle d'équipage par le commissaire maritime ou le consul.

Sauf les cas de résiliation prévus par la présente loi, les obligations réciproques des parties cessent par l'échéance du terme ou par la fin du voyage.

(Art. 13, alinéa final et art. 28 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Le brevet de canotier est délivré par le service d'inspection maritime, dans les conditions indiquées à l'annexe XI du présent arrêté.

Art. 139. Les opérateurs et écouteurs radiotélégraphistes doivent être de nationalité belge et pourvus des certificats prescrits par la Convention radiotélégraphique internationale de 1912.

Les dispositions relatives à la délivrance des certificats visés au paragraphe précédent seront réglées par arrêté ministériel.

Dans des cas exceptionnels, des licences provisoires pourront être délivrées aux opérateurs et aux écouteurs de nationalité étrangère se trouvant dans les conditions stipulées à l'article 136.

Art. 140. Tout navire belge dont l'effectif, équipage et passagers réunis, atteint le chiffre de 100 personnes et qui s'éloigne à plus de 300 milles marins d'un port belge, doit avoir à bord un docteur en médecine.

Il lui est adjoint un second médecin si l'effectif de l'équipage et des passagers réunis atteint le chiffre de 1,200 personnes et si la traversée est transocéanique ou doit durer plus de huit jours.

Sur les navires ayant un médecin, lorsque le nombre de personnes embarquées dépasse 300, et que le voyage comporte des traversées de plus de trois jours, le médecin est toujours assisté d'une personne exclusivement affectée au service médical.

S'il y a plus de 1,200 personnes à bord, il est affecté à ce même service une seconde personne.

(Art. 130 à 140 de l'arrêté royal du 8 novembre 1920 formant règlement pour l'application de la loi du 25 août 1920, sur la sécurité des navires, complété et modifié par les arrêtés royaux des 28 octobre 1924 et 25 janvier 1928.)

Art. 9. Avant de procéder à la formalité de l'enrôlement, le commissaire maritime s'assure que les parties sont d'accord sur leurs engagements respectifs et que le contrat qui fixe cet accord ne contient aucune clause contraire aux dispositions légales auxquelles il ne peut être dérogé. Il s'assure que les dispositions des articles 22 à 27 de la loi précitée du 5 juin 1928 sont observées.

Art. 22. Les conditions de l'engagement doivent être constatées par écrit, soit qu'elles résultent des stipulations du rôle d'équipage, soit qu'elles aient été annexées à celui-ci après avoir été visées par le commissaire maritime ou le consul.

En cas d'insuffisance ou lorsque, par suite de force majeure, l'écrit fait défaut, les parties seront présumées s'être référées aux dispositions de la présente loi. Ne sera pas recevable l'offre de prouver qu'elles ont voulu y déroger.

Art. 23. Seront nulles de plein droit les clauses des conventions particulières contraires aux articles 27, 42, 43 et 45, ainsi qu'aux dispositions des chapitres IV, V, VI, VII, IX et X du présent titre. Les articles 32, alinéas 1, 2 et 4, 33, 34 et 65, alinéas 1 et 3, de la présente loi ne sont pas applicables aux marins engagés à la pêche.

Art. 24. Le contrat d'engagement maritime ne peut être conclu que par le marin lui-même. Il n'est pas valable s'il est conclu avec l'armateur ou son représentant par une personne interposée.

Toutefois, les conditions du contrat peuvent être débattues à l'intermédiaire des bureaux de placement prévus à l'article 11 ci-dessus.

En toute hypothèse, l'autorité maritime reste étrangère à ces opérations, mais elle vise le contrat après s'être assurée que le marin a connaissance des stipulations du contrat.

L'autorité maritime doit refuser son visa lorsque le contrat contient des stipulations contraires aux dispositions de la présente loi indiquées à l'article précédent.

Art. 135. Dans des circonstances spéciales, le ministre peut autoriser, par mesure exceptionnelle et pour un terme limité, l'embarquement en qualité d'officiers de pont et de machine, des marins ayant obtenu dans un pays étranger un diplôme, brevet ou certificat jugé par l'administration de la marine équivalent à un brevet belge.

A l'étranger, cette autorisation peut être donnée par le consul de Belgique; elle n'est dans ce cas valable que pour une traversée. Les arrêtés royaux des 18 juin 1889, 19 décembre 1891, 26 juin 1892 et du 23 novembre 1894 sont abrogés.

Art. 136. L'administration de la marine pourra délivrer, à titre de mesure transitoire et exceptionnelle, une licence définitive tenant lieu de brevet pour leurs fonctions actuelles aux mécaniciens, machinistes et patrons pêcheurs non brevetés, de nationalité belge, qui, à la date du 1^{er} mai 1922, auront exercé ces fonctions pendant deux ans au moins à bord d'un navire belge, étant entendu qu'ils réunissent les conditions de compétence professionnelles et les aptitudes physiques requises des candidats aux brevets réguliers.

Des licences provisoires pourront être délivrées dans les mêmes conditions aux officiers de pont et de machine de nationalité étrangère régulièrement enrôlés sous pavillon belge à la date du 1^{er} janvier 1921 et qui auront avant le 1^{er} mai 1922 exercé leurs fonctions pendant deux ans au moins sous pavillon belge.

Les bénéficiaires devront produire un acte de naissance, un certificat de bonne conduite et autant que possible un état des services rendus pendant la guerre.

Art. 137. L'équipage d'un navire doit être au moins suffisant pour que le travail à bord puisse être organisé en mer et dans les rades conformément aux prescriptions ci-après :

a) Personnel de pont. A bord des navires de plus de 1,500 tonneaux de jauge brute, il faut qu'en tout temps puissent se trouver sur le pont, outre le capitaine ou un chef de quart, un timonier, une vigie et un homme de réserve. L'effectif minimum de six hommes ainsi exigé doit comprendre au moins quatre matelots.

A bord des navires de 2,500 tonneaux brut et au-dessus, un homme supplémentaire devra être enrôlé, et à bord de ceux de 3,000 tonneaux brut et au-dessus un second homme.

A bord des navires de 1,500 tonneaux brut et en-dessous, le personnel subalterne doit comprendre au moins :

Deux matelots pour les navires de moins de 250 tonneaux brut;

Trois matelots pour les navires de moins de 500 tonneaux brut;

Quatre matelots pour les navires de 500 à 1,500 tonneaux brut.

Sur les voiliers, l'équipage doit être suffisant pour la manœuvre des voiles dans les circonstances usuelles et normales de la navigation;

b) Personnel des machines. Il doit être suffisant pour qu'en tout temps se trouve en service un chef de quart et, en plus, à bord des navires de plus de 3,000 tonneaux de jauge brute, un homme familiarisé avec le service des appareils mécaniques; en outre, pour les navires à vapeur, un chauffeur par trois foyers alimentés au charbon.

L'inspection maritime peut prescrire une augmentation ou admettre une réduction de ce personnel dans des circonstances exceptionnelles.

Art. 138. L'équipage de tout navire à passagers doit comprendre un nombre de canotiers brevetés suffisant pour qu'il y ait, pour chaque embarcation ou ponton-radeau, un nombre de canotiers au moins égal à celui prévu dans le tableau ci-dessous :

Si l'embarcation ou le radeau porte :

	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être :
Moins de 61 personnes	3
De 61 à 85 »	4
De 86 à 110 »	5
De 111 à 160 »	6
De 161 à 210 »	7

Et ainsi de suite, à raison de 1 canotier breveté supplémentaire par 50 personnes en plus.

Nul n'est admis à l'enrôlement s'il ne fait preuve d'une compréhension suffisante de l'une des langues nationales ou de l'anglais. Le capitaine vérifie sous sa responsabilité si les marins qu'il engage satisfont à cette condition.

Art. 20. Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime, ou de ses obligations militaires ou s'il est prévenu de quelque délit ou crime. Le commissaire maritime ou le consul vérifie ces conditions avant de procéder à l'enrôlement.

Art. 21. L'inscription du marin au rôle d'équipage est subordonnée à une visite médicale faite par le médecin de l'armateur aux frais de celui-ci ou à défaut par un médecin désigné par l'autorité maritime, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage. Un certificat médical est délivré au marin par le médecin qui a procédé à la visite.

En cas d'urgence, le commissaire maritime ou le consul peut dispenser de la visite médicale.

(Art. 18, 19, 20, 21. *Loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.*)

Art. 130. Tout navire belge pratiquant la navigation au long cours est tenu d'avoir à bord un capitaine, un second et un ou plusieurs chefs de quart régulièrement brevetés; et tout navire belge pratiquant le cabotage est tenu d'avoir à bord un capitaine et en outre au moins un officier régulièrement brevetés.

Les capitaines, seconds et chefs de quarts visés ci-dessus doivent être de nationalité belge.

Art. 131. A partir du 1^{er} mai 1922, tout navire belge à propulsion mécanique est tenu d'avoir à bord :

- a) Si ses machines développent plus de 500 chevaux effectifs, au moins, deux mécaniciens brevetés, dont un muni du brevet de mécanicien de 1^{re} classe;
- b) Si ses machines développent moins de 500 chevaux effectifs, au moins un mécanicien ou un machiniste brevetés. Les mécaniciens et machinistes visés ci-dessus doivent être de nationalité belge.

Art. 132. En application de la loi du 27 mai 1890, à partir du 1^{er} mai 1922, tout bâtiment de pêche belge est tenu d'avoir à bord un patron pêcheur breveté de 1^{re} ou de 2^e classe.

Les patrons pêcheurs visés ci-dessus doivent être de nationalité belge.

Art. 133. Pour les bâtiments qui pratiquent exceptionnellement la navigation maritime, ainsi que pour les bâtiments de plaisance qui prennent la mer exceptionnellement, le service d'inspection maritime devra s'assurer de la compétence des personnes qui ont la responsabilité du quart de mer. Il en sera de même pour ce qui concerne le marin préposé à la conduite du moteur à bord des navires munis d'un moteur dont la puissance est inférieure à 100 chevaux.

Art. 134. Les brevets des officiers, des mécaniciens et des patrons-pêcheurs visés aux articles 130, 131 et 132 ci-dessus sont les brevets délivrés conformément aux stipulations de l'arrêté royal du 26 février 1914 sur la collation des brevets dans la marine marchande, et ceux qui ont été délivrés avant le 15 juillet 1914, conformément aux arrêtés royaux :

Du 15 février 1868 et suivants, fixant les conditions d'admission aux grades d'officier dans la marine marchande;

Du 9 octobre 1883, instituant le brevet de patron pêcheur;

Du 12 novembre 1888 et du 19 octobre 1908, réglementant les cours spéciaux de machines à vapeur marines et instituant un diplôme de mécanicien de bateau à vapeur.

Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent serment devant le tribunal de première instance de l'arrondissement dans lequel ils sont appelés à exercer leurs fonctions; toutefois, leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits aux limites de cet arrondissement.

CHAPITRE III. — *De l'enrôlement à bord des navires belges et de la formation des rôles d'équipage.*

Art. 6. Le commissaire maritime procède à l'enrôlement des équipages des navires belges, engagés dans les ports de sa juridiction, conformément aux prescriptions de l'article 13 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.

Art. 13. L'enrôlement est la formalité consistant dans l'inscription du marin par le commissaire maritime ou le consul au rôle d'équipage du navire.

Il y est procédé dans les bureaux du commissariat maritime ou du consulat ou, exceptionnellement, à bord, sur présentation par le capitaine de la liste des marins engagés pour le service de son navire, ainsi que du contrat d'engagement en double expédition.

La liste porte les nom, prénoms, lieu et date de naissance, numéro matricule, qualité et domicile de chaque marin.

Sauf en cas de premier embarquement et dans le cas de l'article 7, chaque marin doit être muni de son livret ou de sa déclaration d'identité et, dans le cas où ils sont obligatoires, du certificat médical ou de la dispense médicale du commissaire maritime prévus à l'article 21.

(Art. 13 de la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime.)

Art. 7. Le commissaire maritime fait l'appel des gens de mer et s'assure de leur identité.

Art. 8. Le commissaire maritime refuse l'enrôlement des marins qui ne satisfont pas aux conditions d'admission à cette formalité prévues par les dispositions légales ou qui ne réunissent pas les conditions prescrites pour exercer à bord les fonctions pour lesquelles ils sont engagés.

Il veille notamment à l'application des dispositions des articles 18, 19, 20 et 21 de la loi du 5 juin 1928 visés à l'article 6 et de l'article 154 de Notre arrêté du 8 novembre 1920 édicté en exécution de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires.

Il veille, en outre, sans préjudice des prescriptions de l'article 141 du dit arrêté à l'observation des dispositions des articles 130 à 133 et 135 à 140 du même arrêté.

Art. 18. Les articles 1109, 1110, alinéa 2, 1111, 1112, 1113, 1115, 1116 et 1123 du Code civil sont applicables aux engagements maritimes, sans préjudice de l'application des articles 19 et 32 ci-après.

Art. 19. Nul n'est admis à l'enrôlement et ne peut contracter un engagement maritime s'il n'a atteint :

L'âge de quatorze ans accomplis, s'il s'agit du service de pont,

L'âge de dix-huit ans accomplis, s'il s'agit du service de la machine.

Aucune femme ne peut contracter un engagement maritime si elle n'a atteint l'âge de vingt et un ans accomplis.

2° Du contrôle des rôles d'équipage et de la constatation des changements survenus dans la composition des équipages des navires belges;

3° Du licenciement des marins des navires belges et de la surveillance du paiement de leurs gages soit d'office, soit à la réquisition des parties intéressées ou de l'une d'elles;

4° De l'immatriculation des marins naviguant à bord des navires belges et de la délivrance des livrets de marins;

5° De la conciliation des différends d'ordre professionnel qui surgissent entre armateurs et marins, à l'exclusion des capitaines, relativement à l'application de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime;

6° De la réception des actes dressés par les capitaines des navires belges constatant tous accidents survenus à leurs navires ou à bord de ceux-ci, soit en cours de voyage, soit pendant leur séjour dans les ports et de dresser rapport de ces accidents;

7° De la réception des actes dressés par les capitaines et constatant les naissances, décès et disparitions survenus à bord et de l'établissement des actes constatant la perte d'un équipage ou d'une partie d'équipage;

8° De rechercher toutes fautes de discipline prévues par la loi du 5 juin 1928, formant Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime et de les réprimer, conformément aux prescriptions de cette loi;

9° De rechercher et de constater toutes infractions prévues par la loi susvisée du 5 juin 1928, ainsi que toutes infractions commises à bord des navires belges;

10° De surveiller les navires et marins étrangers pendant leur séjour dans les eaux et ports du Royaume et de satisfaire aux réquisitions des capitaines de ces navires pour l'enrôlement et le licenciement de leurs équipages ou en cas de désordre ou d'infractions survenus à leur bord;

11° De la surveillance de l'embarquement et du débarquement des passagers;

12° De la mise des navires à la chaîne;

13° De la surveillance et de la police générale des eaux maritimes, sans préjudice de l'action des autorités ayant compétence aux mêmes fins;

14° Et, en général, de tous actes d'intérêt public relatifs à la police maritime.

Art. 5. Les commissaires maritimes sont officiers de police judiciaire.

Comme tels, ils obéissent aux ordres du procureur du Roi et sont placés sous sa surveillance; ils se conforment au Code d'instruction criminelle et autres prescriptions relatives à la police judiciaire.

ADMINISTRATION DE LA MARINE

Règlement organique de la police maritime.

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 27 septembre 1842 sur la police maritime et les arrêtés royaux des 8 mars 1843 et suivants pris en exécution de cette loi;

Vu notamment les lois du 5 juin 1928 portant, l'une réglementation du contrat d'engagement maritime et l'autre revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — *De l'administration et de la surveillance de la police maritime.*

Article 1^{er}. L'Administration de la Marine est chargée de l'organisation et de la haute surveillance de la police maritime.

Art. 2. La police maritime est exercée par des commissaires maritimes, assistés éventuellement d'agents de la police maritime.

Le nombre des commissaires maritimes et de leurs agents est déterminé par Notre Ministre, ayant la marine dans ses attributions.

Les commissaires maritimes sont divisés en quatre classes.

Les commissaires des 3^e et 4^e classes peuvent être placés, comme adjoints, sous les ordres des commissaires des classes supérieures.

Art. 3. Des commissariats maritimes sont établis à Anvers, Gand, Ostende, Nieuport, Zeebrugge et Bruxelles.

Les pouvoirs du commissaire maritime de Zeebrugge s'étendent aux ports de Bruges et de Blankenberghe.

CHAPITRE II. — *Des commissaires maritimes et de leurs attributions.*

Art. 4. Les commissaires maritimes sont chargés :

1^o Des enrôlements de marins à bord des navires belges et de la formation des rôles d'équipage;

ROYAUME DE BELGIQUE

ADMINISTRATION

DE LA

M A R I N E



POLICE MARITIME

RÈGLEMENT ORGANIQUE

ARRÊTÉ ROYAL DU 10 SEPTEMBRE 1929

2 francs